



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 109

Pág. 1

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 6

celebrada el lunes 6 de febrero de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (De la Serna Hernáiz) para:

- Explicar la operatividad de las infraestructuras durante el temporal de nieve de la segunda quincena de enero de 2017. A petición propia. (Número de expediente 214/000025) 2
- Que informe sobre la situación que han padecido miles de personas al quedar atrapadas en trenes y carreteras con ocasión del temporal de frío y nieve. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000296) 2
- Dar explicaciones acerca de los efectos del temporal del día 19 de enero de 2017, sobre el transporte por carretera, ferroviario y marítimo. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000300) 2
- Que informe sobre el caos viario y ferroviario que han padecido varias zonas de España como consecuencia de unas nevadas que habían sido anunciadas previamente por los servicios meteorológicos. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 213/000301) 2

Preguntas:

Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre:

- Construcción del tramo de la carretera SE-40 «Espartinas-Valencina» (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/002410). (Número de expediente 181/000039) 23

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 2

- Plan para el rescate de las radiales (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/003127). (Número de expediente 181/000041) 25
- Previsiones acerca de las mejoras en el enlace de la autovía A-66 en el municipio de Guillena (Sevilla) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/002474). (Número de expediente 181/000044) 27
- Iniciativas, presupuesto y diseños en relación con el ferrocarril de Almería (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/002615). (Número de expediente 181/000045) 29

Del diputado don José Juan Díaz Trillo, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre:

- Actuaciones realizadas en la nueva estación de ferrocarriles de Huelva, así como inversiones durante los ejercicios 2012 a 2015 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/004093). (Número de expediente 181/000047) 31
- Actuaciones realizadas en la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva, así como inversiones durante los ejercicios 2012 a 2015 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/004094). (Número de expediente 181/000048) 33
- Inversiones realizadas de 2012 a 2016 correspondientes a las obras de mejora, reparación o acondicionamiento de la línea férrea Huelva-Zafra (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/004095). (Número de expediente 181/000049) 35

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO (DE LA SERNA HERNÁIZ) PARA:

- **EXPLICAR LA OPERATIVIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS DURANTE EL TEMPORAL DE NIEVE DE LA SEGUNDA QUINCENA DE ENERO DE 2017. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 214/000025).**
- **QUE INFORME SOBRE LA SITUACIÓN QUE HAN PADECIDO MILES DE PERSONAS AL QUEDAR ATRAPADAS EN TRENES Y CARRETERAS CON OCASIÓN DEL TEMPORAL DE FRÍO Y NIEVE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 213/000296).**
- **DAR EXPLICACIONES ACERCA DE LOS EFECTOS DEL TEMPORAL DEL DÍA 19 DE ENERO DE 2017, SOBRE EL TRANSPORTE POR CARRETERA, FERROVIARIO Y MARÍTIMO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/000300).**
- **QUE INFORME SOBRE EL CAOS VIARIO Y FERROVIARIO QUE HAN PADECIDO VARIAS ZONAS DE ESPAÑA COMO CONSECUENCIA DE UNAS NEVADAS QUE HABÍAN SIDO ANUNCIADAS PREVIAMENTE POR LOS SERVICIOS METEOROLÓGICOS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 213/000301).**

El señor **PRESIDENTE**: Muy buenas tardes, señorías.

Comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento para tramitar a continuación el orden del día. En primer lugar, celebraremos la comparecencia del excelentísimo señor ministro de Fomento, don Íñigo de la Serna Hernáiz, para informar, a petición propia, de la operatividad de las infraestructuras durante el temporal de nieve de la segunda quincena de enero de 2017; también para que informe sobre la situación que han padecido miles de personas al quedar atrapadas en trenes y carreteras con ocasión del temporal de frío y nieve, a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista; para dar explicaciones acerca de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 3

efectos del temporal del día 19 enero de 2007 sobre el transporte por carretera, ferroviario y marítimo, a petición del Grupo Parlamentario Mixto, y para que informe sobre el caos viario y ferroviario que han padecido varias zonas de España como consecuencia de unas nevadas que habían sido anunciadas previamente por los servicios meteorológicos, de la que es autor el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Las comparecencias las sustanciaremos en el mismo sentido y en el mismo orden que acabo de mencionar. Una vez que termine esta comparecencia, pasaríamos al segundo punto del orden del día.

En primer término, señorías, hace uso de la palabra el excelentísimo señor ministro de Fomento, don Íñigo de la Serna Hernáiz, al que nuevamente damos la bienvenida a esta que es su Comisión.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, comparezco nuevamente en esta Comisión de Fomento para explicar, como ha dicho el presidente, la operatividad de las infraestructuras durante el temporal de nieve de la segunda quincena de enero de 2017. Lo hago, como también ha señalado el presidente, a petición propia y también del Grupo Parlamentario Socialista, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y del Grupo Mixto. Además, quiero indicar que el pasado miércoles 1 de febrero respondí ante el Pleno de esta Cámara a una interpelación formulada por el Grupo Socialista sobre este mismo asunto y me gustaría iniciar mi intervención, como ya hice el mismo día 1 de febrero y lo había hecho el 20 enero en la comparecencia pública, con las disculpas a todos los ciudadanos que se han podido ver afectados por las incidencias en las diferentes infraestructuras del transporte, como consecuencia del fuerte temporal de nevadas que afectó a una parte importante de España en la tercera semana de enero.

Comenzaré indicando que, con carácter general, en el ámbito del Ministerio de Fomento desde el comienzo de la campaña invernal se han realizado acciones preventivas, cuyo objetivo fundamental es tratar de garantizar la operatividad de las infraestructuras del transporte en este periodo en el marco de los protocolos y de los procedimientos que tenemos en vigor. En el caso de la Red de carreteras del Estado, se tiene el protocolo sobre coordinación de actuaciones de los órganos de la Administración Central del Estado ante nevadas y otras situaciones meteorológicas extremas que puedan afectar a la red de carreteras del Estado, que fue suscrito en marzo del año 2009 por el subsecretario del Ministerio del Interior, los directores generales de Carretera, Tráfico, Transporte por Carretera y Política de Defensa, la directora general de Protección Civil y Emergencias y el presidente de la Agencia Estatal de Meteorología. Y también en el caso de las carreteras, la nota de servicio sobre actuaciones de conservación en las campañas de vialidad invernal, que fue aprobada en octubre de 2016, donde está recogida la actuación de los diferentes servicios de conservación en relación con la vialidad invernal.

En el caso de ferrocarriles, por un lado, en ADIF, en cumplimiento de la ley y el Reglamento del sector ferroviario, está aprobado por el ministerio de Fomento —y está en vigor— un plan de contingencias de aplicación a la red convencional, a la red de ancho métrico y a la red de alta velocidad, dentro del cual se integra el Plan director de medidas preventivas de invierno. Así, en estos documentos se recoge la operativa que tenemos que llevar a cabo en los temporales de nevadas, lluvia y viento. Por otro lado, Renfe, en cumplimiento del Real Decreto 810/2007, de 22 junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la red ferroviaria de interés general, como parte del Plan de contingencias y alienado también con el plan director de ADIF, establece el Plan de medidas preventivas ante fenómenos meteorológicos adversos.

En cuanto a los puertos, se dispone de medidas preventivas, redes de medidas y modelos de predicción, protocolos para limitar las operaciones portuarias y planes de actuación ante incidentes o emergencias. Para finalizar, en el caso de la red de aeropuertos, se tiene el Plan de actuaciones invernales frente a contingencias de hielo y nieve —más conocido como Plan de invierno— en los diecinueve aeropuertos de la red que tienen riesgo de sufrir condiciones climatológicas adversas, y que está operativo desde el día 1 de noviembre.

Sin embargo, el temporal de frío y nieve de los pasados días superó todas las previsiones razonables. De acuerdo con el informe inicial que nos proporcionó la Agencia Estatal de Meteorología, el episodio de nevadas intensas y generalizadas que afectó desde la tarde del 17 hasta el 21 enero a varias regiones del este y sudeste peninsular y Baleares —abro comillas— puede considerarse de excepcional desde un punto de vista meteorológico y climatológico. De hecho, según remarca la propia Aemet —y vuelvo a abrir comillas—, no se tiene constancia de un temporal tan extenso e intenso en por lo menos los últimos treinta años, y con los datos de precipitación registrados en la serie histórica de referencia fijada por la Organización

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 4

Meteorológica Nacional entre los años 1981 a 2010 puede decirse que esta situación de nevada es histórica. De acuerdo con todos los datos estadísticos, han sido numerosos los registros récord en cuanto a precipitaciones y acumulaciones de nieve en seis comunidades autónomas: Baleares, Comunidad Valenciana, Murcia, Castilla-La Mancha, Andalucía y Aragón. Además, los récords de precipitación en cuanto a su intensidad se refieren tanto a acumulaciones durante las veinticuatro horas como a acumulaciones en una hora, es decir, inicio de la violencia del episodio. En concreto, hay que señalar que en catorce de las estaciones que tiene la red de Aemet se ha superado el récord de precipitación en veinticuatro horas, y esta precipitación además ha sido en forma de nieve en estaciones del interior. La presencia de nieve en cotas muy bajas con la intensidad de los datos también ha sido un hecho muy relevante. Además, todos estos episodios violentos han coincidido con rachas de viento, temperaturas muy frías, granizo, etcétera, así como con el registro de intensidades que no son habituales para el invierno porque normalmente se producen en otoño. Esto se ha producido, en particular, en zonas donde habitualmente no se producían nevadas; ha afectado a una gran extensión del país; el volumen y la intensidad de la nevada han sido verdaderamente elevados, con espesores de más de 50 centímetros de nevada, y en zonas cercanas al mar de 10 centímetros, y se han prolongado durante cuarenta y ocho horas; las temperaturas han sido anormalmente bajas, del orden de -20°C , con picos de hasta -26°C en la provincia de Albacete. La excepcionalidad del temporal ha sido tal que, poco después, el Gobierno así lo consideró, y aprobó el Real Decreto-ley 2/2017, de 27 de enero, por el que se adoptan las medidas urgentes para paliar los daños causados por los últimos temporales, a los que me referiré más adelante.

Hay que significar, ya se ha puesto en evidencia, que la Aemet fue avisando de la existencia de un temporal. A partir del domingo día 15 y, posteriormente, desde el martes, se fue avisando del previsible episodio de nevadas; desde Protección Civil también se realizaron avisos diarios en la página web y en las notas informativas, y desde la Dirección General de Tráfico con las oportunas recomendaciones a los ciudadanos que fueran a realizar desplazamientos por carretera. Además de esta excepcionalidad en los fenómenos meteorológicos se produjeron otras excepciones en sucesos parecidos en hechos concurrentes, que no son nada habituales y que explican gran parte de las consecuencias de lo que luego sucedió, porque dificultaron enormemente la gestión de lo sucedido.

En primer lugar, debido al nivel de humedad que existía, junto con las bajas temperaturas y el viento intenso, se produjo una congelación atmosférica sobre las estructuras al aire libre —un fenómeno de engelamiento— que es un fenómeno que afectó directamente a las torres eléctricas y a las catenarias de las infraestructuras ferroviarias. De hecho, en las líneas eléctricas dio lugar a que se formaran lo que se denomina, manguitos de hielo, alrededor de la catenaria. En esencia, consiste en que la nieve se deposita en los cables, en parte se derrite debido a la temperatura de los vehículos, pero debido también a las bajísimas temperaturas que había se forma progresivamente un manguito de hielo que, además, con el efecto del viento provocó que se desplomaran numerosas líneas eléctricas; hasta más de cien líneas eléctricas y veinte de alta tensión, según algunos medios.

Nosotros tuvimos la oportunidad de entrar en contacto con la compañía eléctrica allí en Requena, en el Centro de Conservación de El Rebollar, y nos explicaron lo que había sucedido en torno a las torres eléctricas, y lo que sucedió fue, fundamentalmente esto (**Muestra una fotografía en blanco y negro**): la generación de un manguito de hielo entorno a la catenaria que, junto con el viento, provocaba una tras otra la caída y el desplome de las torres eléctricas. Según los responsables de la compañía, que llevan muchísimos años trabajando en ella, esto no había sucedido nunca con la envergadura con la que sucedió en esta ocasión. Otro hecho excepcional fue que estas temperaturas extremadamente bajas produjeron una falta de alimentación eléctrica de los trenes, como consecuencia también de la creación de ese manguito alrededor de la catenaria de las infraestructuras ferroviarias. Realmente, los técnicos todavía están analizando lo ocurrido, pero personas —algunas de ellas aquí presentes— que llevan muchos años en la casa y que han tenido grandes responsabilidades en materia de ferrocarriles aseguran no haber experimentado o vivido ningún hecho de estas características. Esta fue la circunstancia que provocó la detención del tren a la altura de Bonete, en el que quedaron atrapadas las más de quinientas personas, hecho al que luego me referiré.

En cuanto a las infraestructuras y los medios a disposición, comenzaré diciendo que en infraestructuras viarias, en el caso de la Red de carreteras del Estado, contamos con 1.359 máquinas quitanieves, más de 240.000 toneladas de fundentes —principalmente sal— que están distribuidos en 347 almacenes y 525 silos. Además, tenemos 36 aparcamientos de emergencia situados estratégicamente, para estacionar de manera ordenada, los vehículos que tienen restringida la circulación en situaciones de nevada. Tras las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 5

alertas meteorológicas que se activaron, se pusieron en marcha todos los medios disponibles en las comunidades autónomas afectadas, en concreto, 367 máquinas quitanieves y los almacenamientos de casi 62.000 toneladas de fundentes. Como conocen sus señorías, dentro de los operativos de vialidad invernal, se realizaron tratamientos preventivos y curativos en situaciones de baja temperatura y, en caso de nevadas, también en los sectores de autovías, autopistas y carreteras convencionales afectadas. Los principales objetivos son: la prevención de la formación de placas de hielo sobre la calzada, información a los usuarios de las carreteras y la retirada de nieve para minimizar las perturbaciones al tránsito. En particular, entre el jueves y el viernes se actuó con tratamientos preventivos en 25.000 kilómetros de red, se retiró nieve en 6.400 kilómetros y se esparcieron 5,4 millones de litros de salmuera y 7.000 toneladas de sal. Como consecuencia del temporal, se produjeron un total de 104 incidencias que afectaron a una longitud de 3.220 kilómetros de carreteras, equivalentes al 32% del total de la red estatal en esas comunidades autónomas: hay 43 incidencias que corresponden con la restricción de la circulación a vehículos pesados con carácter preventivo, 18 fueron debidas a la exigencia de cadenas a vehículos ligeros y otras 43 se refieren a cortes o bloqueos de circulación. Debo indicar que de todas esas incidencias, solo una tercera parte, tanto en número como por longitud afectada, se produjeron en lo que pueden considerarse vías de gran capacidad.

Para atender las incidencias, que quedaron solucionadas tan pronto fue posible finalmente intervinieron 276 máquinas quitanieves, y no fue posible por las circunstancias que detallaré a continuación recurrir a la totalidad de los medios que se habían movilizado y que estaban a disposición para actuar. De hecho, los planes operativos de cada sector de carreteras contemplan el apoyo de unas zonas geográficas a otras, pero en este caso salvo en momentos puntuales tampoco fue necesario. Se realizaron además un total de 1.130 actuaciones preventivas: extensión de fundentes y curativas, retiradas de nieve, de manera que se consumieron 33.500 toneladas de sal.

Quiero hacer mención al caso de la A-3. En la autovía A-3, pese a tener todos los medios disponibles y operativos, poco antes de las 17:00 horas del día 19 de enero se produce un accidente entre un vehículo pesado y varios ligeros y sucesivamente varios bloqueos producidos por vehículos pesados. El accidente se produjo en el p.k. 315 de la calzada derecha poco antes, como digo, de las cinco. Alrededor de las cinco y media de la tarde se cruza un camión en el p.k. 292 de la calzada izquierda. Poco más tarde, a las 18:15, se cruza otro camión en el p.k. 292 de la calzada izquierda. A las 18:17, inmediatamente después, se produce la avería de un vehículo pesado en el p.k. 302 de la calzada derecha, y pocos minutos después se produce ya el bloqueo de vehículos entre los p.k. 262 y 297 de la calzada izquierda. Es decir, a las 19:30 varios vehículos pesados colapsaban ya la circulación en el p.k. 314 de la calzada izquierda. A las 20:55 el bloqueo de vehículos alcanzaba del kilómetro 247 al 297 en ambas calzadas y, por último, a las 21:27 quedó un camión cruzado en el p.k. 287 de la calzada derecha. Luego los tramos donde se concentraron los mayores problemas fueron en sentido Valencia, entre Buñol y Siete Aguas, de 9 kilómetros de longitud, y en sentido Madrid, en el entorno de Buñol y entre Requena y El Rebollar, de 10 kilómetros de longitud en total.

Para complicar aún más la situación, a partir de las diez y media se desploman en la calzada dos líneas de alta tensión en los p.k. 306 y 307, y además se produjo la caída de otras líneas eléctricas entre los p.k. 252 y 266. La caída de estas líneas eléctricas produjo, como se puede ver en esta imagen **(Muestra una fotografía en color)**, bloqueos de la calzada, porque el derrumbe en algunos casos se produjo directamente sobre la propia calzada. Todo ello imposibilitó el acceso a la carretera de los vehículos de limpieza y de los efectivos para desbloquear la situación. Hubo que esperar para conseguir entrar finalmente a la retirada de las líneas eléctricas de alta tensión, cosa que se llegó a producir a las siete y media, del viernes 20, para progresivamente restituir la normalidad en la carretera. Es decir —quiero insistir en ello—, las circunstancias sobrevenidas fueron las que impidieron el acceso de los medios que teníamos disponibles y, en ningún caso, hubo ni ausencia ni déficit de medios para poder atender la situación. Antes de pasar a hablar del ferrocarril, me gustaría resaltar algo que tampoco he mencionado en mis comparecencias previas, pero que con carácter general creo que es importante destacar, y es que tan pronto como tuvimos despejadas nuestras carreteras colaboramos con nuestros medios para resolver incidencias y problemas que existían en las carreteras de otras administraciones. Por poner un ejemplo, en Castellón ayudamos con los trabajos para dar acceso a un camión articulado de Iberdrola con un grupo eléctrico para que repusiera el suministro eléctrico en el municipio de Barracas, o en la evacuación de conductores de la N-232 en el municipio de Morella. En Valencia, se facilitó el paso, desde Utiel, de un camión cisterna con combustible y un furgón con comida para dar suministro al hospital de Requena, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 6

estaba sin él. En Albacete, ayudamos al traslado de viajeros de un autobús en la N-232; al traslado de personal de Iberdrola para ayudar en el restablecimiento de una línea eléctrica que se había caído y que cortaba la carretera; al traslado de una ambulancia con sangre para transfusiones hasta el hospital de Almansa; al apoyo y a la limpieza de despeje de los accesos a los polígonos de Albacete. En Cuenca, ayudamos en los trabajos de retirada de nieve en el tramo de la carretera N-220, entre el enlace de la p.k. 212 de la A-3 hasta Motilla del Palancar; en Teruel, por ejemplo, en la retirada de nieve en la entrada de Sarrión para colocar un grupo electrógeno de abastecimiento a la población; en Murcia, en el despeje de la RM-19 en su entronque con la A-30 y en el despeje de la RM-703. Con ello quiero decir que empleamos todos los medios que teníamos para ayudar a resolver problemas que no eran de la Administración General del Estado —que no eran de su competencia—, pero en ningún caso ni miramos para otro lado ni nos pusimos a hacer una valoración sobre si esos problemas tenían que haberse resuelto o no. Ayudamos, y punto, que era nuestra función; para eso estábamos y vamos a seguir estando.

En el caso de los servicios ferroviarios, pusimos en marcha algunas medidas preventivas, tales como la circulación de locomotoras para comprobar previamente las condiciones de las líneas, la implantación de las reducciones de velocidad, el estacionamiento de trenes en zonas resguardadas y su mantenimiento en marcha para evitar congelaciones, la especial atención a los dispositivos específicos para los trenes de ancho variable para evitar su afección por la nieve, incluso su congelación, o también el refuerzo del *catering* a bordo de los trenes.

Debe indicarse que, aunque a principios del jueves estuvo nevando, la capa que estaba depositada encima del carril no impedía la circulación de los vehículos, lo que es importante señalar. Sin embargo, como consecuencia del temporal, las principales incidencias afectaron a los siguientes servicios ferroviarios: en la red de alta velocidad, a los servicios entre Albacete y Alicante entre los días 19 y 20 de enero —incidencia que desarrollaré con más profundidad a continuación— y en la red convencional, entre La Encina y Chinchilla. Básicamente, se tuvieron que suspender en su conjunto 27 trenes —o se vio alterada su circulación—, lo que terminó afectando a un total de 4.774 viajeros. De ellos, en alta velocidad, se vieron afectados 9 trenes, un total de 2.568 viajeros tanto por cancelaciones de los trenes como por cambios en el recorrido, que fue acortado, dando traslado a los viajeros en autobús. Se cancelaron dos AVE desde Alicante a Madrid y tuvimos que buscar alojamiento en la localidad de Alicante a aquellos viajeros que lo precisaban. Por otra parte, trenes que salían de Madrid a Alicante tuvieron que finalizar su recorrido en Albacete, porque no podían continuar por problemas en la vía, y esto dio lugar a que tuviéramos que atender en la estación de Albacete a 1.046 personas que en su mayor parte tenían destino a Alicante, por lo que se habilitaron trenes desde Albacete con destino a Valencia y desde allí se les llevó en autobús hasta Alicante. También se habilitaron dos trenes entre Albacete y Madrid para un total de 450 viajeros y otros dos entre Madrid y Valencia para un total de 500 viajeros que, asimismo, fueron llevados a Alicante en autobús. El mayor problema, como saben, se produjo en un AVE Alicante-Madrid, que se quedó sin suministro eléctrico en Bonete; ahí quedaron atrapados 572 pasajeros como consecuencia de ese incidente que he comentado. Algunos además venían de un transbordo que ya se había realizado desde el Alvia Alicante-Gijón. Estas personas fueron finalmente conducidas, con muchísimas dificultades técnicas —todo hay que decirlo— a través de la utilización de un tren híbrido, hasta Albacete, cosa que sucedió aproximadamente a la una y cuarto de la madrugada y, finalmente, llegaron a Madrid alrededor de las cuatro de la madrugada.

En larga y media distancia, el temporal afectó a 18 trenes y a un total de 2.206 viajeros que circulaban por la vía convencional entre Alicante, Albacete y Valencia; aquí se produjeron varios retrasos. Algunos de estos trenes quedaron inutilizados y se fue socorriendo a los viajeros —también con grandes dificultades como consecuencia del temporal— a través de la utilización de trenes diesel. Algunos de estos trenes iniciales también tuvieron que ser cancelados. Abro paréntesis para decir que los viajeros afectados son indemnizados, de acuerdo con el compromiso de voluntariedad de puntualidad que tiene Renfe. Hasta que se restableció el servicio con normalidad con carácter general el sábado 21 de enero, se puso en marcha un plan alternativo de transporte, que en alta velocidad mantuvo los ocho trenes por sentido entre Madrid-Albacete, y para conectar Madrid con Alicante se desviaron 6 de las 10 frecuencias por sentido por la línea de alta velocidad Madrid-Valencia, realizando el trayecto entre Valencia y Alicante por autobús. El resto del servicio entre Madrid y Alicante —es decir, cuatro de las diez frecuencias— se realizó prestando el servicio entre Albacete y Alicante con trenes diesel y haciendo transbordo en Albacete para conectar con trenes entre Albacete y Madrid.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 7

Adicionalmente, se realizó un despliegue en las estaciones de Valencia, Alicante, Albacete y Madrid para informar a los viajeros, o ayudarles en el caso de Albacete a realizar los transbordos, y también se enviaron mensajes a los móviles y a los correos de aquellos viajeros de cuyo número se disponía para informar de cuál era su plan de transporte. A lo largo del sábado se normalizó todo el servicio de larga y media distancia en las líneas Albacete-Valencia y Ciudad Real-Albacete-Alicante. El servicio entre Cuenca y Buñol fue repuesto el domingo día 22.

En cuanto a las infraestructuras portuarias, paso por encima. Aunque tuvieron una menor incidencia, también afectaron a las infraestructuras portuarias. Lo relevante aquí no es la nieve sino el estado del mar, la altura de las olas y la velocidad del viento. Se pusieron algunas medidas preventivas para la observación de los parámetros oceanometeorológicos en tiempo real, modelos de predicción a setenta y dos horas y se pusieron en marcha los protocolos, normas técnicas y recomendaciones de explotación para la limitación y, en su caso supresión, de las operaciones portuarias.

Algunas incidencias. En el puerto de Barcelona hubo daños en elementos pequeños: se produjo el hundimiento de 3 gabarras de obra que estaban amarradas en el dique sur del puerto, también se vio afectado el tráfico de ferris. En el puerto de Tarragona, en el dique exterior, se produjeron proyecciones de escollera de pequeño y mediano tamaño sobre el paseo, y se han dado rebases en algún tramo del dique y afectaciones a los pavimentos, instalaciones de acceso o mobiliario urbano de pequeña entidad. En el puerto de Castellón ha habido inundaciones de viales, daños en el dique de ribera de este de la dársena sur, 3 boyas —2 del canal y una del campo de boyas— arrancadas de su posición original. En los puertos de Baleares, en el de Ibiza y La Savina, se produjeron cancelaciones y retrasos, por motivos de seguridad. Y en el de Mahón, además de estar cerrado durante dos días por motivo del viento —esto suele ocurrir varias veces al año en el puerto de Mahón—, una boya de señalización quedó a la deriva por el fuerte oleaje. En Valencia, los puertos de Gandía, Sagunto y el puerto de Valencia se cerraron al tráfico marítimo a partir del día 19, como consecuencia del temporal; varios buques vieron retrasadas sus operaciones, se cancelaron algunas escalas y se produjo la avería de un faro y la rotura de algunos elementos auxiliares.

Llegados a este punto, me gustaría hacer una mención especial a la actividad de Salvamento Marítimo, y es que los recursos humanos y materiales de Sasemar —que se encuentran disponibles veinticuatro horas, 365 días al año— están disponibles con 20 centros coordinadores, 11 helicópteros, 3 aviones, 14 buques, 55 embarcaciones tipo salvamar, 4 embarcaciones tipo guardamar, 6 bases logísticas y 2 bases subacuáticas. En el caso de actuaciones en el mar, entre el 17 y el 21 de enero de 2017, Salvamento Marítimo atendió 30 actuaciones con 76 personas involucradas, entre las que no hubo que lamentar víctimas, con lo cual creo que hay que felicitar a Sasemar por la acción realizada y también por la acción realizada con enormes dificultades, este mismo fin de semana, en las cosas del Mar Cantábrico, que consiguió que las personas que estaban en el barco que zozobró pudieran ser rescatadas sin que hubiera tampoco ningún daño humano.

En cuanto a las infraestructuras aeroportuarias, pasaré muy por encima. Quiero hacer mención a que se han puesto las medidas preventivas en marcha y las incidencias meteorológicas fueron debidas a la crecida del río Ebro en el caso de Logroño; en los aeropuertos de Alicante, Palma, Valencia, debido a tormentas eléctricas o vientos fuertes, hubo incidencias el 19, el 20 y el 21; y en el Albacete, por la nieve, el 19 y el 20, hubo incidencias pero ninguna de carácter grave.

En lo que se refiere a gestión y coordinación de las acciones por parte del ministerio, además del gabinete que se desplegó por la tarde en Valencia, dirigido por el delegado del Gobierno —me refiero al comité ejecutivo de coordinación de los órganos de la Administración General del Estado, que es de ámbito territorial en el caso de nevadas—, se puso también en marcha el gabinete de crisis en el Ministerio de Fomento con la participación del secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, el secretario general de Infraestructuras, el director general de Carreteras, los presidentes de ADIF y Renfe y otras personas —la directora de Comunicación, el director de Gabinete y yo mismo—. Durante ese gabinete se decidió que el secretario de Estado se desplazara esa misma noche a la Comunidad Valenciana para colaborar en las tareas de coordinación desde el centro de Valencia, cosa que realizó. De esa forma, dicho gabinete funcionó durante toda la noche, en la que estuvimos pendientes de todas las tareas que se iban realizando y tratando de mantener la coordinación entre los medios disponibles.

A la mañana siguiente, con absoluta transparencia, lo primero que se hizo fue entrar a partir de las ocho de la mañana en los cuatro informativos de las cuatro radios para dar cuenta, con toda la información disponible, de la situación. También informé yo mismo personalmente en el Consejo de Seguridad Nacional, en el Consejo de Ministros y a los presidentes de la Comunidad Valenciana y de Castilla-La

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 8

Mancha, e informé en una rueda de prensa posterior con toda la información que teníamos. Por supuesto, en todo momento se contó con la eficaz participación del personal y de los medios tanto del Ministerio del Interior como del Ministerio de Defensa, Dirección General de Tráfico, Protección Civil, Unidad Militar de Emergencias y los propios servicios del Ministerio de Fomento, a los que una vez más agradezco su colaboración para resolver las incidencias producidas. Las actuaciones ya concretas de estos órganos serán descritas por el Ministerio del Interior en la comparecencia que se realizará el miércoles día 8.

Con posterioridad, el secretario de Estado y yo mismo nos desplazamos el martes a las zonas afectadas; constatamos que se había resuelto en el menor tiempo posible todo lo que tenía que ver con lo prioritario, que es la atención a los ciudadanos, y tuvimos la oportunidad en esa reunión de tener un encuentro con el presidente de la Comunidad Valenciana, un contacto con los medios que habían estado trabajando en el campo *in situ* para resolver esta situación, para agradecerles su trabajo y su colaboración y también con el delegado del Gobierno de cara a la continuación de la evaluación de los sucesos producidos y la visita, como digo, al Centro de Conservación y Explotación de El Rebollar. Todo ello se ha estado analizando y se sigue analizando de cara, como ya trasladé en alguna ocasión, a ver la posibilidad de continuar reforzando los protocolos que tenemos en marcha para estar siempre lo mejor preparados posible ante imprevistos de estas características. De hecho, ya se contactó con el Ministerio del Interior, donde se han mantenido ya varias reuniones, la última el martes día 31, también con la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y con el presidente de Aemet, en la reunión celebrada el pasado viernes día 3, al objeto de mejorar y automatizar la gestión de las alertas climatológicas.

Por otro lado, ya he mencionado —me gustaría referirme a ello— que el Gobierno, de una manera muy ágil, puso en marcha la aprobación del Real Decreto-ley 2/2017, de 27 de enero, para la adopción de medidas urgentes para paliar los daños causados por los últimos temporales. Conseguimos meter en este real decreto-ley estos últimos episodios de las nevadas para regular las ayudas destinadas, por un lado, a paliar daños personales en viviendas y enseres, en establecimientos industriales, mercantiles, agrarios, marítimo-pesqueros, turísticos y de otros servicios en explotaciones agrícolas y ganaderas, o por prestaciones personales o de bienes de personas físicas o jurídicas. Se fijan también beneficios fiscales, así como reducciones fiscales para las entidades agrarias. Se determina el régimen de cooperación y ayudas a las corporaciones locales. Se establece el régimen de exención en el caso de las inversiones realizadas para reparar los daños. En el caso de los departamentos ministeriales, la habilitación de créditos presupuestarios —esto es importante, por la parte que nos toca— para la modificación para poder llevar a cabo las tareas de restauración a la normalidad de los entornos de las infraestructuras afectadas y, por último, también se crea la comisión interministerial de seguimiento de las medidas de apoyo a damnificados de la que, como ministerio, formamos parte.

Concluyo. En definitiva, tal y como les he relatado, los medios preventivos se activaron debidamente. La excepcionalidad del temporal —vuelvo a utilizar el adjetivo de la Aemet, excepcional e histórico— y las circunstancias, también excepcionales y sobrevenidas y en ningún punto habituales como, por ejemplo, la caída de las torres eléctricas de alta tensión, ocasionaron las incidencias que he detallado y obligaron a actuar ante la emergencia con el mayor rigor técnico posible, con la máxima coordinación de los servicios públicos a cuyos trabajadores agradezco la labor que realizaron en unas condiciones enormemente duras. Los testimonios de la gente que allí estuvo trabajando realmente dan cuenta de que en muy poco tiempo crecieron las nevadas hasta 50 centímetros y que tenían verdaderas dificultades para poder acceder, incluso, a los vehículos que estaban atrapados. Pero gracias a esas personas y al gran comportamiento que tuvieron los ciudadanos que sufrieron esa situación se pudieron resolver, tan pronto como fue factible, esas incidencias. En ese trabajo de colaboración con el Ministerio del Interior vamos a seguir, para reforzar los protocolos, para estar lo mejor preparados ante esos hechos imprevistos.

Quedo ya a la espera para este turno de replica para dar contestación a alguna de las preguntas que quieran formular.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

Efectivamente, es ahora el turno de los grupos parlamentarios, comenzando por aquellos que han solicitado la comparecencia. Doy entonces la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, a su portavoz, don César Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 9

Esta comparecencia se ha parecido mucho a la intervención que hizo en la interpelación del miércoles, por lo que a los portavoces nos ha puesto muy fácil nuestra réplica, nuestra intervención e incluso las preguntas. Señor ministro, debo reconocer que después de haberle escuchado en las ruedas de prensa que dio después de la nevada y en el Pleno del otro día, me ha venido a la cabeza el recuerdo de una película de catástrofes que se titula *El día de mañana*. No sé si la recuerdan los señores diputados. Es aquella en la que el norte del planeta sufría una glaciación acelerada como consecuencia del cambio climático. Pues bien, es cierto, como usted dice, que la nevada fue histórica, pero fue una nevada prevista y no era una nueva glaciación, porque con las palabras y todas las catástrofes que aquí nos ha relatado daba la sensación de que estábamos más en un escenario de película que en España y en una nevada, sí, histórica pero simplemente una nevada. Por ello, creemos que las peores consecuencias pudieron ser evitadas; si no todas, una parte, sí.

Escuchando sus palabras da la sensación de que nada se podía hacer esos días para que los ciudadanos no quedaran atrapados. Solo nos quedaba rezar y esperar que la divina providencia actuara y nos salvara de esa catástrofe. Hoy aquí podíamos emular el día de la marmota porque ya ha habido muchas declaraciones, incluso comparecencia en el Pleno del Congreso, pero creo que ello no les serviría absolutamente para nada a los ciudadanos. A nuestro ego seguramente le viniera muy bien repetir cada una de las frases que hemos dicho cada uno, pero creo que los ciudadanos están esperando respuestas y soluciones. Ni el otro día ni hoy hemos escuchado ninguna respuesta; sigue dando la sensación de que nada se podía hacer para evitar todo lo que pasó.

Yo le felicito por las disculpas a los ciudadanos que sufrieron las consecuencias; es cierto que es de agradecer que en política se pidan disculpas cuando alguien se equivoca o por las consecuencias, como pasó el otro día. Pero también le voy a hacer una recomendación, no se aficione a pedir disculpas porque si no da la sensación que es como esos chavales que una vez y otra hacen trastadas, piden disculpas todos los días y con eso está salvada su culpa. Nos parece muy bien —y además nos alegramos— que pidieran disculpas, pero tampoco debe acostumbrarse a ello porque sería una señal de que las cosas se siguen haciendo mal. Nos resultaron chocantes las declaraciones que hizo el primer día y que hoy en parte ha vuelto a manifestar, pues da la sensación de que echa la culpa a los ciudadanos por no haberse informado.

Señor ministro, ha renunciado a buscar soluciones al problema, a saber qué falló ese día y le voy a hacer una recomendación: no intente echar balones fuera. Ha señalado a otras administraciones, aunque es cierto que no ha dicho que fuera su culpa o que cometieran equivocaciones, pero la sensación que pueden tener los ciudadanos es que nos pasamos la pelota unos a otros y al final no se analizan ni se solucionan los problemas. A los ciudadanos les da lo mismo quién es el responsable de la situación o de las consecuencias; lo que quieren saber es qué motivo llevó a que esto pasara y qué se va a hacer para que no vuelva a ocurrir. Si creyéramos que tenemos que echar la culpa al Gobierno hubiéramos hecho lo mismo que hicieron ustedes en el año 2009, que pidieron la dimisión de una ministra socialista cuando se produjo una nevada histórica, tan histórica como esta. Al día siguiente, el entonces portavoz entonces del PP, don Mariano Rajoy, pidió la dimisión de la ministra socialista.

Todos conocemos las consecuencias de la nevada del otro día. Las ha manifestado el ministro y nosotros también. Miles de ciudadanos se quedaron atrapados en trenes y coches durante horas en provincias como Valencia, Murcia, Cuenca y Albacete. Hubo muchos cortes de autovías: en la A-3, en Valencia; en la A-23, autovía Mudéjar; en la A-35, en Albacete; en la A-31, en Alicante y en la A-7, autovía del Mediterráneo. Aunque la nevada fuera histórica, son muchas las autovías cortadas. Catorce provincias españolas se vieron afectadas por los recortes y 5 trenes de alta velocidad quedaron atrapados; 1.500 pasajeros que minuto a minuto —los que podíamos seguir las redes sociales lo veíamos— denunciaban que no recibían ninguna información ni ninguna atención y es que en el interior de los trenes nadie les decía absolutamente nada. También se vieron afectados 18 trenes de media y larga distancia, y 4.774 viajeros —es la cifra que todo el mundo maneja— resultaron afectados por una causa u otra debido a las inclemencias.

Ya hemos señalado que pasó y las consecuencias, pero es importante conocer las causas, aunque primero quiero transmitir mi agradecimiento a todos los que esa noche estuvieron al pie del cañón —lo ha hecho usted y nosotros también queremos hacerlo—, pues es importante: a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, a la UME, a los trabajadores de la Agencia Estatal de Meteorología, que hacen muy bien su trabajo, a los trabajadores de mantenimiento, a los voluntarios de Protección Civil y a todos los que formaron parte del operativo por la respuesta, incluso a usted, señor ministro, pues esa noche no tuvo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 10

que ser sencilla ni fácil. Ahora necesitamos conocer las causas de este caos, más allá de la intensa nevada, y para eso permítame que ponga el foco en una serie de propuestas, analizando qué ha podido fallar, porque nosotros, como grupo de la oposición, vamos a hacer propuestas sobre qué podemos hacer para que esto no vuelva a ocurrir.

El primer punto son las predicciones meteorológicas. Creemos que nada falló, que acertaron y que al final se cumplió a rajatabla lo que decía la Agencia Estatal de Meteorología. El segundo punto que hay que analizar son los medios disponibles para hacer frente a las inclemencias meteorológicas. Usted ha dicho que son medios razonables, que fueron los medios necesarios y que no hubo problemas de medios. Según hemos oído, en la A-3 estuvieron trabajando 10 camiones y 20 conductores y haciendo una regla de tres da como resultado que las jornadas fueron de 12, 14 y hasta 16 horas. ¿Quién cree que después de una intensa nevada alguien puede rendir trabajando ese número de horas y en esas condiciones? Sinceramente, yo no lo creo y además puede peligrar su vida y la de los conductores. Así, pues, los medios no fueron los adecuados. Por otra parte, se están incumpliendo los pliegos de las condiciones de mantenimiento de algunas carreteras. No sé si usted lo sabe, pero hay una denuncia puesta por el corte en la N-330, una nacional que afecta a una central nuclear, por lo que se tiene que garantizar que esté despejada en todo momento; sin embargo, hubo cortes en la misma. Y asimismo se ha puesto una denuncia ante la fiscalía, la cual ha sido admitida a trámite, porque no se cumplen las condiciones del contrato de licitación de mantenimiento. Es importante que lo revisen, pues nos preocupan las consecuencias que eso pueda tener. No se dispone de los medios necesarios —se ha demostrado con datos— y por eso vamos a hacer la primera propuesta. Se hace imprescindible revisar los medios disponibles, garantizar la seguridad de los trabajadores en todo momento y que se cumplan los pliegos de los contratos, que creemos que no se están cumpliendo.

Otro de los elementos que hay que analizar es si se cumplieron o no los protocolos de actuación definidos. Aquí en ningún momento se ha dicho que no se cumplieran, en ningún momento se ha dicho que fallaran, en ningún momento se ha dicho que haya que revisarlos, y nosotros creemos que sí fallaron; fallaron los protocolos y además no se aplicaron de la forma adecuada, por lo que creemos que hay que ver qué falló y qué se puede mejorar. El protocolo de actuación falló porque no fue ejecutado de forma correcta por la Delegación del Gobierno.

Nos ha contado todos los camiones que se vieron involucrados, todos los accidentes que hubo y todos los cortes que se produjeron porque esos camiones se quedaron atravesados en la vía. ¿Sabe que eso podía haberse evitado si se hubieran cortado las carreteras a tiempo, si se hubieran desviado los camiones a las zonas que están preparadas para recogerlos, si se hubiera actuado como marcan los protocolos en estos casos? No se actuó como marca el protocolo, por eso se dieron tantos casos de camiones uno tras otro que se ven bloqueando las vías de comunicación. Es cierto, como ha dicho, que cayeron dos líneas de alta tensión y que eso creó un problema mucho mayor. Pero la primera línea de alta tensión que cayó no generó ningún problema porque una máquina quitanieves la cortó sin darse cuenta y la vía quedó despejada. La segunda línea de alta tensión que cayó sí quedó bloqueada y los técnicos de la compañía eléctrica no pudieron acceder por razón de que había camiones que estaban bloqueando las zonas de acceso, las cuales a su vez estaban bloqueadas porque no se había cortado y no se había desviado el tráfico en el momento en que se tenía que haber hecho. Por eso creemos imprescindible que se den cuenta de ello, nos preocupa que esta información que tenemos en el grupo de la oposición no la tenga el Gobierno o si la tiene, que la obvie. A nosotros no nos importa quiénes han sido los responsables, lo que queremos saber es que no va a volver a ocurrir. Y de las intervenciones que se han hecho tanto en las ruedas de prensa como aquí hoy nos da la sensación de que o no se conocen esas informaciones o que se quieren obviar. Por eso nosotros proponemos que se revisen y actualicen los protocolos actualmente existentes.

Otro de los elementos que hay que analizar cuando pasa esto es si la conservación de la red de carreteras permite el tránsito en condiciones adecuadas. Hemos denunciado desde el Grupo Socialista en múltiples ocasiones que se ha recortado demasiado en mantenimiento de la red viaria, una media del 26% menos que en la legislatura del Gobierno socialista. Esto también lo ha denunciado la Asociación de conductores. Durante los cuatro o cinco años del Gobierno del Partido Popular, las carreteras españolas han perdido más de 6.000 millones su valor, por eso lanzamos una tercera propuesta que es un Plan Renove de carreteras que garantice que se lleven a cabo las inversiones necesarias para que estén en las perfectas condiciones, porque además creemos que si no se hace en los próximos años la inversión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 11

necesaria para mantenerlas en forma adecuada, el gasto se va duplicar o triplicar. Por eso creemos que es imprescindible lanzar esta tercera propuesta.

Otra de las actuaciones que hay que desarrollar, y lo marcan los protocolos, es la vigilancia del tráfico y el establecimiento de limitaciones. Como he dicho antes, seguramente este fue uno de los mayores problemas porque no se desviaron los camiones cuando se tenían que haber desviado y no se cortó el tráfico cuando se tenía que haber cortado. Creemos que hay que revisar esos protocolos, es imprescindible. Además, en caso de que se queden los vehículos inmovilizados es imprescindible adoptar medidas de atención a los ocupantes y vamos hacer otra propuesta. Gracias a las tecnologías de la información y la comunicación, las TIC, y las redes sociales, en las que la mayoría estamos presentes, uno puede informarse al segundo de qué está pasando y qué están sintiendo los ciudadanos. Me asombra que algunos nos pusieramos en contacto con gente que estaba atrapada, que lo hicieran incluso medios de comunicación pero que el Gobierno no lo hiciera en ningún caso. Vamos a pedirle que ponga en marcha un plan de información y atención para que en casos de este tipo se localice —que se puede hacer fácilmente— a gente que pueda estar atrapada y simplemente se haga algo tan sencillo como una llamada, llamar a la persona para ver si necesita algo, para ver si está en condiciones o si tiene que hacer algo.

Voy a leer alguna de las frases que esa noche se lanzaron por Twitter. Carlos Calvo: Renfe, llevamos cuatro horas parados en Almansa sin luz, sin calefacción, sin comida ni bebida y nieve fuera. ¿Podéis mandar un tren? Otro decía: Hola Renfe, no estamos atendidos en todo lo que podemos necesitar como publicáis, nadie se ha dignado a preguntar ni a ofrecer nada. Otro más decía: Renfe, ¿cómo dejan salir el tren de las 17:45 a Alicante cuando el anterior llevaba parado desde las 16:00? Creemos que esto refleja un poco lo que sintieron muchos ciudadanos y podría seguir con muchos más mensajes.

En este tema también voy a agradecer la labor que hacen muchas personas que están al mando de las redes sociales tanto de Renfe como de Info Renfe que esa noche intentaron hacer llegar esa información necesaria. Por eso, como he dicho, nosotros le proponemos un plan de información y atención a los ciudadanos atrapados, por lo menos que sepan que hay alguien que está atento a ellos.

Creemos que es imprescindible que se plantee qué es lo que ha podido pasar. Nos ha hablado de los problemas de los trenes que se vieron atrapados y que no pudieron seguir. Es cierto que fue un problema eléctrico, es cierto que cuando se produce una nevada de este tipo y las líneas eléctricas soportan demasiada nieve y además se congelan, el peso, por una cuenta muy sencilla, hace que se puedan desplomar porque no están calculadas para ello, pero sí es verdad también que Renfe lo tenía que haber previsto y tenía que haber preparado trenes de tracción, no eléctrica, sino diesel para que pudieran circular. Eso no se hizo; es más, en Alicante no había gasoil para que los trenes diesel pudieran circular. Por tanto, sí ha habido muchos problemas que se han producido, sí creemos que había cosas que se podían hacer; sí creemos que es importante revisar y ver en qué se ha fallado.

Nosotros no echamos al Gobierno la culpa de todo, no echamos al ministro de Fomento la culpa de todo, porque además muchas de las competencias las tiene el Ministerio del Interior. Nos habría encantado que el ministro —y nos gustaría que en la segunda intervención lo haga— hubiera hecho el análisis que hemos hecho nosotros —porque seguro que dispone de más información que nosotros— sobre qué ha fallado y qué hay que cambiar para que esto no vuelva a ocurrir. Nosotros, como grupo de la oposición se lo agradeceremos, pero sobre todo los ciudadanos se sentirán más seguros, porque si no, cuando vean el anuncio de que puede nevar en alguna zona de España, puede que se metan en sus casas, cojan víveres para aguantar y no veamos a la gente por las calles, y creemos que a España todavía no ha llegado una tercera o cuarta glaciación que lleve a estas situaciones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos.

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Mixto. Va a intervenir el diputado don Joan Baldoví Roda.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Moltes gràcies, senyor president.*

En primer lugar, señor ministro, deseo darle las gracias por comparecer pronto, por visitar las zonas afectadas y por pedir disculpas. Creo que demuestra un buen talante y le honra. No se preocupe porque en Compromís no vamos a hacer una utilización política del temporal —entendemos que fue un temporal excepcional— ni vamos a hacer como el señor Rajoy, quien calificó al ministro en 2009 de especialista en organizar caos. Nosotros no diremos eso. Compromís viene aquí con dos objetivos: primero, saber las causas de por qué se produjeron determinadas incidencias para así mejorar en el futuro; y segundo,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 12

intentar que se subsanen todos los daños ocasionados a personas, industrias, agricultores, ayuntamientos y que reciban las ayudas que necesitan.

En su relato echamos a faltar, como mínimo, un poco de crítica a su propia actuación o a la actuación de algún delegado del Gobierno, en concreto del delegado del Gobierno en la Comunidad Valenciana. Nosotros nos hemos entrevistado con trabajadores a pie de carretera, con trabajadores que esa tarde y esa noche estuvieron allí, y ellos, que son los que están todos los días allí y trabajan cuando hay este tipo de incidencias, lo calificaron —evidentemente, es una opinión— como un desastre de gestión. En concreto, dijeron que no se ejecutó el protocolo por parte del delegado del Gobierno, que no se desviaron los camiones y que por eso, aunque hubo medios, no pudieron acceder ni con los medios del propio ministerio ni, como ya se ha dicho antes, con los de los trabajadores de Iberdrola para intentar reparar las averías. Se lo digo con sus propias palabras. Usted ha dicho que a las 17:00 horas más o menos el primer camión tuvo un accidente, que a las 18:00 horas hubo un segundo. Ese día yo tuve que coger un tren antes de esa hora y estuve atravesando con el AVE la línea que discurre paralela a la autopista, y a las cuatro y media de la tarde ya estaba cayendo una nevada impresionante; no se siguió el protocolo y no se desviaron los camiones. Por tanto, los camiones iban llegando y el tapón cada vez era mayor. Ahí sí creo que podría hacer un poco de crítica de la actuación de algún delegado del Gobierno.

También me gustaría que contestara a una cuestión porque, evidentemente, cuando hay temporales de esta magnitud es importante que tengamos los medios. En concreto, se ha manifestado por parte del ministerio la intención de cerrar uno de los dos centros de conservación de carreteras en la A-3, en concreto el de la Loriguilla y pasar, así, de 72 trabajadores a 50, a pesar de que hay informes técnicos favorables para mantener este servicio. Nos gustaría que tranquilizara tanto a los ciudadanos como a los trabajadores diciendo que se van a mantener los dos centros y los puestos de trabajo.

En cuanto al tema de la gestión del temporal, quiero decir que se denuncia que faltaban medios con arreglo a los pliegos de condiciones donde se adjudicaron estos centros de conservación; en concreto, estuvo cortada la carretera que va a la nuclear de Cofrentes y me gustaría, señor ministro, que se investigara si realmente los pliegos están de acuerdo con los medios que se desplegaron esa tarde noche. Respecto a la gestión de daños, los que han sufrido las costas y las infraestructuras de la playa nos parecen especialmente graves. El turismo es una de nuestras principales industrias —en España representa el 11% del PIB y en el País Valenciano el 13%, dando empleo a 258.000 personas, un 14% del total, recibiendo un 10% del total de turistas— y, por tanto, es de vital importancia mantenerlo. Las imágenes que nos han llegado de las costas valencianas son absolutamente desoladoras y lo ha podido comprobar porque he visto fotos de usted en Almenara, en Valencia —se ha reunido allí con el ayuntamiento—, en Sueca, en Cullera, en Denia o en Altea. Ha habido destrozos en paseos marítimos, en dunas, en playas que han sido absolutamente engullidas por el mar, y daños en viviendas.

Por eso, y acogiéndome a unas palabras suyas, decimos que es absolutamente imprescindible un plan integral de protección de la costa valenciana. Se lo he oído manifestar tanto en Almenara como en algún otro sitio, estoy absolutamente de acuerdo, y le insto a que durante su mandato se haga realmente este plan integral de protección de la costa porque estamos hablando de puestos de trabajo y de la principal industria del Estado. Hemos oído las declaraciones del señor Montoro diciendo que no vaya prometiendo usted cosas que luego no pueda cumplir. Lo hemos visto en medios de comunicación: El señor Montoro dice que el ministro de Fomento no vaya prometiendo lo que luego no podría asumir. Es lo que hemos leído en medios de comunicación, si quiere le paso luego la copia. Por eso le pido que, aunque le veo a usted buenas maneras, no se quede solo en buenas maneras y que al final no sea un ministro de Fomento que pase en blanco por el territorio valenciano.

Por último, una pequeña incidencia respecto a un ayuntamiento. A usted, que ha sido alcalde —todos los que lo hemos sido tenemos esa especial sensibilidad—, le pediría que tuviera una especial sensibilidad con el Ayuntamiento de la Font de la Figuera. Se están haciendo obras de su ministerio, por parte de ADIF y de carreteras, en concreto en la A-33. Son obras que rodean el municipio y que están provocando importantes daños; se ha visto claramente en este temporal de lluvias que hay una deficiente canalización de las aguas, porque se las quiere hacer pasar por el interior de la población en lugar de hacer una canalización hasta el lecho del río Cãñoles. ADIF y carreteras se culpan mutuamente y le pido que desde el ministerio, como exalcalde y con especial sensibilidad, tome cartas en el asunto en este pequeño pueblo valenciano porque realmente podría afectar a la seguridad de sus habitantes.

Moltes gracies, senyor ministre.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 13

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Baldoví.

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Tiene la palabra la diputada doña Rosana Pastor Muñoz.

La señora **PASTOR MUÑOZ**: *Moltes gracies, senyor president. Bona vesprada, senyor ministre, senyores y senyors diputats.*

Desde el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, nos hemos dirigido por escrito al Gobierno solicitando su comparecencia, la comparecencia del ministro, en esta Comisión; el motivo ha sido ya expresado con anterioridad y usted lo ha dicho en su exposición de motivos inicial: la gravedad de las consecuencias de los últimos temporales de nieve, viento, lluvia y fenómenos costeros que han azotado las comunidades autónomas de Illes Balears, Cataluña, Región de Murcia, Castilla-La Mancha y, muy especialmente, la Comunitat Valenciana. El temporal ha comportado perturbaciones por cortes de carreteras, interrupción del servicio ferroviario, del suministro eléctrico y se ha centrado en daños en zonas costeras, playas y paseos marítimos, así como en la producción agraria. Ha faltado una valoración exhaustiva de los daños, la calidad y las actuaciones de rescate y evacuación llevadas a cabo por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, que han sido notable, pero por encima de todo tenemos que destacar la pérdida de algunas vidas humanas y eso es incuantificable. Las valencianas y valencianos agradecemos la visita que realizó a las zonas afectadas el día 24 de enero, ahora bien, ya le digo que no nos basta solo con una visita y que necesitamos algo más que gestos. La magnitud de las emergencias, las necesidades para contrarrestar las graves perturbaciones en las condiciones de vida de la población, el pleno restablecimiento de los servicios públicos, así como la recuperación de la normalidad en las zonas afectadas hacen necesaria y urgente la intervención de la Administración General del Estado, en completo acuerdo y coordinada con las actuaciones que son competencia de las administraciones autonómicas.

Usted ha admitido aquí —y lo ha admitido públicamente en ruedas de prensa— la existencia de fallos en la gestión del temporal así como la evidencia de la falta de previsión. Ha pedido disculpas ante los medios achacando la nefasta gestión del Gobierno a la adversidad de las condiciones meteorológicas. Algunas adversidades climatológicas verdaderamente escapan al control humano, pero esa no puede ser la respuesta de un Gobierno responsable. Los servicios meteorológicos habían alertado, como ya se ha expuesto aquí. Así como el portavoz del Grupo Socialista traía a su mente alguna película de ciencia ficción, a mí a lo que me retrotrae es al pasado. No podemos vivir en el siglo XXI como si no existieran los medios que nos permiten estar conectados, las tecnologías que hacen previsibles los fenómenos meteorológicos, y todas las condiciones que pueden ayudarnos a paliar los efectos de un temporal que evidentemente se escapa al control humano.

Me detendré muy brevemente —porque ya han sido mencionadas— en las alteraciones del transporte ferroviario. Casualmente una diputada de este grupo viajaba en ese tren que quedó paralizado a la altura de Almansa. Nos narraba nuestra compañera las situaciones dantescas que se vivieron, con ancianos en el suelo con lipotimias, con niños sin capacidad de beber agua, sin alimentos, sin luz, sin calefacción, las horas que se tardaron para auxiliar a ese tren, cómo cuando llegaron a la primera estación se había despedido a los servicios de protección civil y se les había dicho que no se necesitaba nada de ellos. Fue absolutamente un caos y verdaderamente lo hemos vivido en primera persona, porque repito que una diputada de este grupo vivió las consecuencias de todo lo que supuso estar parados durante horas en aquel tren. Además del AVE Madrid-Alicante, otras líneas resultaron afectadas por retrasos y suspensiones en el tráfico ferroviario, como las líneas Xàtiva-Alcoi y Chinchilla-Caudete, la circulación entre Teruel y Caudiel; en larga y media distancia Alicante, Albacete, Valencia, afectando a miles y miles de pasajeros. Mis cifras son algo superiores a las que usted ha dado en su intervención.

Sobre las personas atrapadas en la A-3, especialmente en la comarca de Utiel-Requena, reitero que no es de recibo que el Gobierno se escude en el hecho de que hacía muchos años que no nevaba y que no había un temporal como este. Señor ministro, es de su competencia prever lo que podía ocurrir, y cuando menos haber restringido el tráfico antes de que más de mil personas se vieran atrapadas y obligadas a pernoctar en las carreteras. Es un hecho que no debería ocurrir en ninguna infraestructura pública, pero menos aún en una vía principal como es el caso de la A-3, que conecta Valencia con Madrid.

Además de las 32.000 personas que se han visto afectadas por los cortes de luz en la comarca de Utiel-Requena, las más de 25 masías y explotaciones ganaderas que todavía hace escasos días continuaban cerradas, en comarcas como la Tinença de Benifassà, Els Ports, L'Alcalaten, tenemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 14

constancia de que el Grupo Podemos en Les Corts Valencianes, unido al Grupo de Compromís, aprobaron una resolución en la cual se pedía al Gobierno central que no tuvieran efecto los recortes anunciados para los centros de explotación del sector V2, en el trayecto de la A-3 desde Valencia hasta El Rebollar. Se han producido recortes en todo lo que afecta al mantenimiento de infraestructuras viarias.

Por todo lo expuesto podemos concluir que el temporal ha sacado a la luz las carencias del sistema de infraestructuras, principalmente en la Comunidad Valenciana; unas infraestructuras en buen estado no se improvisan, sino que son fruto de una correcta atención, algo de lo que carecen lamentablemente muchas infraestructuras a nivel estatal, concretamente las de la Comunidad Valenciana, una comunidad asfixiada bajo el peso de una enorme deuda histórica y de un sistema de financiación injusto por parte de los sucesivos Gobiernos socialistas y del Partido Popular. Exigimos un sistema de financiación bien gestionado, y eso comienza con una financiación digna, con una responsabilidad y un Gobierno que sitúe a la ciudadanía en el centro de las políticas y de sus acciones de gobierno. Las infraestructuras de un país no pueden mantenerse a base de parches. Urge que nos exponga qué ha previsto el Gobierno para que, en caso de otro temporal, no vuelva a repetirse una situación similar. Cada temporal deriva en efectos más graves que el anterior, porque no se invierte ni se están corrigiendo las deficiencias, sino que se están poniendo parches.

Respecto al temporal marítimo es vital que actúen con celeridad. Como ha dicho algún que otro compañero las poblaciones costeras que viven del turismo necesitan de una acción inmediata y de la adopción de medidas urgentes. De norte a sur el temporal de lluvia y viento barrió las playas y paseos marítimos. Usted lo pudo comprobar porque visitó la zona. El Consejo de Ministros aprobaba la declaración de zona gravemente afectada. Es necesario adecuar los servicios del litoral antes de Semana Santa, tal como han reclamado los propios municipios.

Voy a decirle brevemente, porque estoy llegando al límite de mi tiempo, la cantidad de municipios que solo en la Comunidad Valenciana se han visto afectados. Por las nevadas, 7 en el L'Alt Vinalopó; 24 en el El Comtat; 34 en La Marina Alta; 20 en La Marina Baixa; 8 en L'Alcoià; en Els Ports 13; en L'Alt Maestrat 9; en L'Alcalatén 9; en L'Alt Millars 22; en L'Alt Palància 27; en el Racó d'Ademús 7; en Els Serrans 19; en la Plana de Utiel-Requena 9; en La Foia de Bunyol 9; en La Vall de Cofrentes-Ayora 7; en La Canal de Navarrés 8 municipios afectados; en La Costera 19; en La Vall d'Albaida 34. Y por fenómenos costeros, en la provincia de Alicante 20 municipios, en la de Castellón 16 y en la de Valencia 23.

Consideramos que los efectos del temporal verdaderamente han sido muy dolorosos. Queremos saber qué es lo que tienen previsto, a falta de medidas correctoras, para paliar los efectos de este temporal y prever los que puedan venir en adelante. En las últimas semanas los vecinos de determinadas zonas costeras han venido intensificando las críticas hacia la indiferencia con que la Autoridad Portuaria les está tratando, zonas donde es sabido que gran parte de los daños son debidos a medidas correctoras por la ampliación, por ejemplo, del puerto de Valencia. Ya se preveía un impacto severo. Los estudiosos, los universitarios, los catedráticos de universidades tienen estudios donde ya se advertía hace más de cuatro años de que todo esto podía pasar. Las zonas fluviales ya no pueden aportar sedimentos, con lo cual la costa queda absolutamente desprotegida. Multitud de embalses impiden ese aporte continuado de sedimentos, mientras que las ramblas en muchos casos han sido utilizadas para la extracción de áridos; incluso se han encauzado recubriéndolas de cemento y hormigón, lo que también impide que el agua arrastre a su paso esos sedimentos hacia el litoral. También afectan a la costa las actuaciones urbanísticas en primera línea de playa, con edificaciones y paseos marítimos que en el último tercio de siglo se han construido lo más próximo posible al mar, destruyendo barreras de dunas y todo tipo de protecciones naturales, sobre todo puertos y numerosos espigones que siembran el paisaje litoral, particularmente el valenciano, y que actúan de barreras, dificultando la deriva litoral y ese transporte de sedimentos. Queremos saber qué tienen previsto. Reclamamos ese plan integral. No podemos seguir poniendo parches.

Es sabido que en nuestra comunidad, la Comunidad Valenciana, además del temporal que hemos sufrido, venimos sufriendo y padeciendo los temporales de los últimos Gobiernos del Partido Popular y también del Partido Socialista. Vivimos en un auténtico temporal; vivimos absolutamente desprotegidos, sin una financiación justa que permita tener las infraestructuras correctamente en funcionamiento, sin que se permita tener adecuados todos los canales de comunicación, las vías y las infraestructuras. Queremos saber qué tiene previsto. Queremos saber si tienen previsto de una vez por todas dotar a la Comunidad Valenciana de una financiación justa.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 15

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Pastor.

Es ahora el turno del resto de grupos parlamentarios que han solicitado la palabra. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra su portavoz, don Fernando Navarro Fernández.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ**: Gracias, señor presidente.

Gracias por la comparecencia, señor ministro. De todas las circunstancias que pueden desembocar en un incidente o en un accidente, obviamente unas son conocidas o previsibles y otras no. Dicho de otro modo, del conjunto virtualmente ilimitado de causas que pueden acabar provocando un incidente, existe un subconjunto que son las que son conocidas y las que son previsibles, empleando una diligencia razonable. Obviamente cuando un suceso que era imprevisible tiene lugar nuestro deber es incorporarlo a ese subconjunto de circunstancias que son lógicamente previsibles, y eso es lo que nos permite mejorar, tener modelos más seguros y en definitiva avanzar. Por lo tanto aquí caben tres discusiones diferenciadas. La primera es obvia: ¿lo que ocurrió en el pasado temporal era previsible o era imprevisible? De todas las cosas que se han mencionado unas suenan a una manera y otras suenan a otra. Por ejemplo, la formación de esos anillos de hielo en la catenaria probablemente era una cosa muy difícil de prevenir; en cuanto a que esos anillos provocaran que los cables de alta tensión se balancearan y acabaran tirando las torres se puede decir lo mismo. No lo es tanto probablemente que una sucesión de camiones vayan entrando en una autopista, vayan patinando, se vayan cruzando y acaben obstruyéndola. Quizá tampoco lo sean tanto todos los problemas de gestión de viajeros de Atocha y Albacete, por poner un ejemplo. En todo caso esta es la discusión más complicada, porque podríamos estar discutiendo todo el tiempo y no ponernos de acuerdo. Pero hay otras dos discusiones. La segunda es, fueran previsibles o imprevisibles, ¿se aplicaron correctamente los protocolos? Ha mencionado usted el protocolo de emergencias en carretera de marzo de 2009, o el Plan de contingencia de ferrocarriles. ¿Fueron correctamente aplicados? Y aun así cabe una tercera discusión, que realmente es la más fácil y la más constructiva, que es que, aceptando que ha habido circunstancias que fueron previsibles y otras que fueron imprevisibles, ¿se ha hecho el esfuerzo de incorporar estas últimas a ese subconjunto del que hablaba? ¿Se han adaptado los protocolos para contemplar estas nuevas circunstancias?

Dejando un poco más de lado las preguntas uno y dos, si era previsible o imprevisible y si los protocolos se aplicaron o no correctamente, propongo que nos centremos en la tres; es decir, ¿qué se está haciendo para actualizar esos protocolos? En ese sentido desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos nos limitamos a plantear tres preguntas concretas. La primera es la siguiente: frente a las circunstancias del temporal de los pasados días 18 y 19 de enero, ¿cuál fue el grado de aplicación de esos planes de incidencias previstos, tanto para la red de carreteras como para la red ferroviaria? Segunda: ¿desde cuándo están redactados estos planes? ¿Cuándo han sufrido las últimas modificaciones? ¿Están siendo actualizados? Y tercera y última, y quizá la más importante: en función de lo ocurrido estos días, ¿van a cambiarse estos planes? ¿Se van a introducir nuevos procedimientos o nuevos recursos adicionales a los que actualmente se contemplan? Insisto en que esta discusión, la de actualización de nuestro modelo, es la que nos parece a nuestro grupo más importante y en la que nos centramos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra su portavoz, don Miguel Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchísimas gracias, señor presidente; muchas gracias, señor ministro. Quiero dar las gracias también a todos los guardias civiles, servicios de protección civil, Policía Nacional, policías locales, trabajadores de mantenimiento y a todo el mundo que en esos días en que se produjo un temporal efectivamente sin precedentes en España hicieron una apuesta personal de dedicación, mucho más allá de lo que sería exigible laboralmente. También quiero mostrar mi agradecimiento al señor ministro y a todo el equipo ministerial, no solamente por la dedicación de aquellos días —he tenido la fortuna de verlo visitando mi provincia y las provincias vecinas—, sino también por tener la gallardía, la elegancia de pedir disculpas a aquellos ciudadanos conscientes de que ni la nevada ni la caída de las torres eléctricas ni siquiera los accidentes de los camiones que bloquearon la A-3 los trajo el ministro, sin embargo esa petición de disculpas supone un ejercicio de responsabilidad.

Yo provengo también felizmente de la Comunidad Valenciana, como la señora Pastor y como el señor Baldoví, justamente de la comarca que han citado con mayor número de pueblos afectados —27—: el Alto Palancia. Es cierto que allí hubo dos carreteras nacionales cortadas durante horas, pero también es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 16

verdad que hubo más de cuarenta carreteras cortadas no durante horas, sino durante días en esos 27 municipios del Alto Palancia, ninguna de titularidad nacional, sino autonómica o local, y no espero ni aspiro a que ninguno de los titulares de esa red pida disculpas a ninguno de los 27 municipios del Alto Palancia ni del resto de comarcas valencianas que durante días —no horas ni minutos, como se ha contado en el caso de los trenes— tuvieron bloqueada esa carretera. Esto suena a aquella situación dramática que se produjo en Italia, y en la que se responsabilizaba de todo al Gobierno, aquello de *piove, porco governo*. Efectivamente de las más de cuarenta carreteras ninguna era de titularidad nacional, pero eso no quita para que nos sintamos responsables y queramos seguir mejorando protocolos. Es cierto que los protocolos, tanto el de coordinación de nevadas en carreteras como el Plan de contingencias de la red ferroviaria, fueron elaborados acertadamente en la etapa socialista, que han sido corregidos y mejorados en estos últimos años y que deben seguir siéndolo. Al final los vecinos y los usuarios no son víctimas de que España disfrute —y digo disfrute, con todas las letras— de 28 puertos, 52 aeropuertos, 166.000 kilómetros de carreteras y más kilómetros por habitante de AVE que nadie. Yo he observado con estos ojos —y como yo, muchos de mis compañeros— torres eléctricas donde la parte alta tocaba el suelo, y como esa ha habido cien más, y naturalmente cuando cien torres eléctricas se vienen al suelo alguna consecuencia debe tener.

Se ha utilizado aquí la justificación para acusar al ministro, e incluso en el caso del señor De la Serna le reclaman capacidades pasadas, como la mejora de la financiación autonómica valenciana, en la cual su responsabilidad debe ser muy limitada, pero la de sus compañeros que votamos que no a aquel sistema de financiación autonómico, que aprobaron los nacionalistas y el PSOE en esta Cámara, que se lo pregunten ahora con ocasión de este temporal nos resulta un tanto jocoso. Le decía que el hecho de que se tratara de una nevada prevista ya no tiene consecuencias. Señorías, esta es una nevada prevista que venía de Europa, donde diez países europeos con las mismas capacidades previsoras que España desgraciadamente habían enterrado a 80 víctimas mortales producto de ese temporal, y estaba previsto. Este fin de semana hemos tenido viento en todas partes, ¿estaba previsto el viento o no estaba previsto el viento? Pues bien, viniendo en el coche he escuchado que en mi tierra, en la Comunidad Valenciana, se han producido más de un centenar de incidencias —muros caídos, marquesinas, árboles, alguna víctima—, y ¿estaba previsto el viento o no estaba previsto? Claro que estaba previsto, aquí y en el resto de Europa. ¿Eso quiere decir que no va a tener consecuencias? Naturalmente que no.

Se han hecho comparaciones incluso con la nevada famosa en tiempos de aquella ministra de infausto recuerdo, doña Magdalena Álvarez, en la que cayeron 5 centímetros de nieve. Comparar 5 centímetros de nieve con 50 centímetros o con más de un metro, como hemos vivido en la comarca valenciana de l'Alt Palància, me parece un poco forzado. A este Gobierno se le podría reprochar que no tuviese máquinas quitanieve, pero habiendo 1.359 máquinas quitanieve, más presupuesto que nunca, y 240.000 toneladas de material fundente previsto —digo previsto, me refiero al trabajo previo al inicio de las nevadas— o habiendo actuado en 25.000 kilómetros de carreteras antes de que cayesen los primeros copos, los trabajadores y trabajadoras merecen un reconocimiento por lo menos —si alguien no quiere decírselo al ministro por el reparo ideológico que se le puede tener al partido más querido por los españoles, que es el Partido Popular— por haber echado tantas horas para hacer esa tarea preventiva que aquí se quiere desconocer de forma absoluta.

El resultado final no es satisfactorio, no es feliz, porque hubo gente que perdió horas en las carreteras. Ha habido municipios —el de mi madre en concreto— con un bloqueo completo durante varios días. No había ninguna carretera nacional por la que acceder, pero es verdad que España dispone de una red de carreteras capilar, de una serie de infraestructuras portuarias, aeroportuarias y también de tren que cuando se corta el suministro eléctrico padecen consecuencias como las que aquí hemos escuchado. Ya han respondido. Había contratos con las concesiones para el mantenimiento de carreteras que no se han cumplido, y algún trabajador con buena motivación lo ha dicho. Pero ya ha salido la empresa diciendo que no es que se haya cumplido, sino que el contrato de mantenimiento en la N-330, entre Almansa y Requena, decía que tenía que haber cinco máquinas quitanieves, y efectivamente no había cinco máquinas quitanieves, había seis. La empresa puso una adicional. Por tanto no hay que escuchar solo a una parte, hay que oír a las dos. Las seis máquinas no son inventadas, tengo las matrículas de los seis vehículos quitanieves que estuvieron. Insisto en que no hay que escuchar solo a una de las partes, porque si no se queda uno solamente con el 50% de la verdad, y en esto es bueno tener todas las fuentes para poder acertar más, y que cuando en España haya nieves se convierta en un año de bienes y no en un año de lamentos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 17

Señor ministro, le agradezco enormemente su comparecencia, lo cual no es algo extraordinario, sino felizmente habitual para esta Comisión, y celebro que el Gobierno no solamente se haya disculpado en aquellos casos en los cuales los vecinos pueden haberse visto perjudicados, sino que además hayamos tomado buena nota para ser capaces de mejorar la coordinación con el resto de administraciones, de mejorar los dos protocolos de actuación, y de seguir aumentando el presupuesto, tal y como se ha venido haciendo en materia de emergencias.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.

Para responder el señor ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias, presidente.

Voy a tratar de dar respuesta a algunas de las cosas que aquí se han planteado. Empezando por el Grupo Socialista, dice el señor Ramos que se parece mucho mi intervención a la respuesta que di a la interpelación que había formulado. Menos mal, porque imagínese que ahora hubiera venido hoy aquí a contar algo completamente distinto de lo que dije el pasado miércoles en el Congreso. Decimos lo mismo porque hablamos de los mismos hechos y la información de que disponemos es la misma. Hace mención a la película *El día de mañana*. Aquí nadie quiere hacer ninguna equivalencia con la película *El día de mañana*, pero le puedo asegurar que cuando a Perry King, que como usted sabe es el que hacía de responsable de la Administración —en este caso era el presidente del Gobierno—, ni Denis Quaid, ni Jake Gyllenhaal le echaban la culpa de nada, ni a él ni a ninguno de los otros actores, de lo que ahí ocurría, sino que más bien al contrario, se pusieron todos manos a la obra para intentar dar respuesta a los ciudadanos, sin que en ningún momento de la película se viera que dedicaban el tiempo y el esfuerzo a intentar sacar rédito político o de otro tipo como consecuencia de lo que estaba sucediendo. Y yo por supuesto en ningún caso he responsabilizado a la gente. He creído entender que hacía usted mención a que habíamos tratado de derivar la responsabilidad a la gente. Ni muchísimo menos, más bien al contrario. He dicho en más de una ocasión que la gente había tenido un comportamiento excepcional, y que creo que si las cosas se resolvieron de la forma en que se resolvieron fue en gran parte gracias al comportamiento de la gente. Solo tengo palabras de agradecimiento, porque la situación era difícilísima para muchas familias, y la verdad es que nadie puede poner un pero a que el comportamiento ciudadano fue clave para que las cosas se pudieran resolver de la forma en que se hizo.

Por supuesto que es una nevada histórica. Hace mención —también se ha oído en otras intervenciones— a que sabíamos que iba a nevar. Sí, sabíamos que iba a nevar y que iba a haber un temporal de nieve. Sí, es cierto, pero ni nadie podía saber con certeza que estábamos ante la nevada más importante de la historia de una amplia zona de este país —creo que nadie puso el acento sobre eso—, es decir, que nadie podía prever que estábamos ante un acontecimiento excepcional e histórico ni muchísimo menos —permítame que se lo diga— ni nosotros ni nadie íbamos a saber que iban a caer, por ejemplo, cien torres eléctricas y más de veinte torres de alta tensión. A lo mejor quiere insinuar que el ministro debía conocer que las torres eléctricas iban a caer como un juego de naipes, pero este acontecimiento fue absolutamente sobrevenido, que nadie podía considerar ni prever y que la propia compañía se encargó de solucionar.

Agradezco que haya hecho mención a algunas propuestas que ha planteado en la intervención. Ha contado que los medios en la A-3 eran suficientes, pero no podían entrar porque las circunstancias en el entorno de la autovía lo impedían, y creo que en esto coincidimos todos. Otros podrán decir si algunas de esas circunstancias se podían haber evitado o no, si se podía haber retirado la torre eléctrica antes de tiempo o no, pero en lo que sí coincidimos todos es en que esos medios estaban disponibles y que no podían entrar porque no tenían capacidad para ello.

Menciona —también lo ha hecho alguien más— una denuncia de Comisiones Obreras. A esa denuncia se responderá en su momento en la tramitación que tenga que tener, pero le puedo garantizar que lo que me trasladan los servicios técnicos del Ministerio de Fomento es que, como es lógico y natural, se hace un seguimiento de los pliegos de condiciones, cuyo cumplimiento se tiene que garantizar, y en este caso los propios servicios me trasladan que se cumplen los contenidos y requisitos de los pliegos.

En cuanto a los protocolos efectivamente hay algunos que se ponen en marcha y otros que —vuelvo a reiterarlo— se siguen analizando en contacto con otros ministerios para ver en qué cuestiones se pueden mejorar; algunas de esas cuestiones tienen que ver con un apunte que usted ha hecho, y creo que en esto coincidimos. En concreto, por dar más información a su señoría sobre aquello en lo que se está trabajando, entre las propuestas de medidas de mejora de ámbito general están, por ejemplo, reforzar los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 18

protocolos —como digo para estar más preparados ante hechos imprevistos—; incrementar la información al usuario —hay una mención de lo que ocurrió en Renfe, que hizo cerca de doscientos mensajes de Twitter, además de los correos y sms que mandó a las personas que estaban registradas para informarlas sobre la situación del trayecto—, y mejorar y automatizar la gestión de las alertas climatológicas. En el campo de las carreteras se está trabajando en mejorar medidas que permitan tomar las decisiones y hacer efectivo el establecimiento de restricciones a la circulación en caso de nevadas, teniendo en cuenta las posibilidades de las nuevas tecnologías —en este campo habrá que trabajar, porque es cierto que la tecnología abre nuevas posibilidades, y me refiero al tema de la identificación de matrículas—. Y en la actualización de protocolos, con carácter general, recogiendo las singularidades en la gestión de las autopistas de peaje; en el caso de los protocolos provinciales, recogiendo específicamente los medios de grúa disponibles en la zona para el caso que sea necesario movilizarlos para desbloquear vehículos o preestableciendo las condiciones o los posibles puntos de restricción, o mejorando los cauces de comunicación entre todas las partes implicadas —lo cual ha surgido durante las intervenciones—, teniendo en cuenta no solo las subdelegaciones de Gobierno, Aemet o Protección Civil, sino también otros sectores colindantes del territorio. Hemos de revisar la operatividad, mejorar la señalización de los aparcamientos de emergencia y estudiar la posibilidad de incluir los vehículos de conservación de carreteras como vehículos prioritarios, es decir, los luminosos azules, para lo cual es posible que sea necesario un cambio en el Reglamento General de Circulación. Otra cosa en la que se está trabajando es en la inclusión formal de la Dirección General de Carreteras en la Unidad de valoración de riesgos.

En el caso del ferrocarril, el tema más acuciante es el problema que surgió como un hecho excepcional. Hay que trabajar para buscar mecanismos para solucionar un problema de congelación que impida el contacto eléctrico entre la catenaria y el pantógrafo del tren. ¿Trenes híbridos? Sí, estaban preparados. Si no hubiéramos tenido trenes híbridos, difícilmente habrían conseguido llegar a rescatar a la gente. Estaban preparados; de lo contrario, no se podrían haber enviado. Y sí había gasoil, había 8.000 litros de gasoil. Fue solo el sábado, además cuando ya se había recuperado la normalidad, cuando se agotaron las capacidades máximas que había de gasoil.

En cuanto al mantenimiento, le puedo dar las cifras de los presupuestos generales. Estamos hablando de unos 900 millones de euros en la Dirección General de Carreteras, más los 174 de Seitsa, aproximadamente 1.074 millones de euros para el año 2016, lo cual es un presupuesto superior al de 2015, que era de 935 millones de euros, y bastante superior al de 2014, que era de 818 millones de euros, es decir, hay un crecimiento de los presupuestos de conservación de carreteras. En ningún caso ha habido un descenso, y le puedo garantizar que con relación a la etapa socialista sí hay un incremento en el presupuesto asignado a la conservación. Me refiero al último año.

En la nevada de 2009 tampoco es cuestión de entrar, pero por darle algún dato, ya que usted lo ha mencionado, me gustaría indicarle que allí estábamos hablando de 7 centímetros de nieve, no de 50 centímetros de nieve. Puestos a comparar, podemos comparar, pero de 7 a 50 hay un trecho y es sustancial la diferencia entre una nevada y otra. Ha dicho que los medios se han ido quitando, pero le puedo dar algún dato que creo que puede ser ilustrativo. Con relación a ese año, en carreteras tenemos hoy un 14% más de máquinas quitanieves, un 16% más de capacidad de almacenamiento de fundentes, 28 aparcamientos de vialidad invernal adicionales —¡jense que ustedes en 2009 tenían 8 y ahora hay 36— y un 4% más de presupuesto —le doy el dato exacto— destinado a la campaña de vialidad invernal, superando los 54,4 millones de euros en esta campaña. Son diferencias importantes.

Señor Baldoví, vuelvo a reiterar la existencia de medios disponibles que no podían entrar. Hacía usted mención a la necesidad de haber cortado antes la carretera. Se produjeron —de esto informará también el ministro del Interior— los cortes por parte de la Guardia Civil en los momentos en los que se tomaron esas decisiones y se produjeron accidentes que ocasionaron esas retenciones, accidentes en los que tuvieron participación vehículos pesados.

A partir de ahí me habla usted de una serie de daños -lo entiendo- en las costas. Más que un plan integral, de lo que hemos hablado es de que en la zona de Almenara que visitamos hay una actuación que el Gobierno pretende llevar a cabo, no a través del Ministerio de Fomento, pero sí a través del Ministerio de Medio Ambiente, para la restauración de la normalidad en la zona costera, pero luego hay un problema estructural en el que coincidimos todos. Ahí se ha hecho una inversión importante, pero al final el mar se ha terminado llevando los elementos de contención. Por lo tanto, es necesario realizar una actuación estructural en esta zona, que consiste —como usted conoce— en un proyecto que tiene cinco diques exentos —creo— que generan estabilidad de la playa en todo ese frente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 19

Dice que no prometa lo que no pueda hacer. **(El señor Baldoví Roda: Yo no lo digo. Lo he leído).** Esa máxima no solo la aplico desde el primer día en que tuve esta responsabilidad, sino que la traigo aprendida ya, porque sé lo que lo contrario supone. El señor Montoro se lo recuerda a todo el mundo día y noche, pero a los miembros del Gobierno no hace falta que nos lo recuerde porque sabemos permanentemente que no podemos prometer aquello que no podamos hacer. Si usted atiende a lo que yo voy trasladando a las comunidades autónomas, verá que suelo ser muy prudente y muy cauto a la hora de hacer promesas que no crea que podamos llevar a cabo. Lo que sí le digo es que tomo nota del problema de la Font de la Figuera, porque lo que se me traslada —estamos pendientes, efectivamente, de un estudio con la confederación hidrográfica— es que es un asunto entre el ADIF y la Dirección General de Carreteras. Nos vamos a poner manos a la obra para ver si es posible su solución, porque entendemos que ahí sí que hay un problema.

También ha hecho mención a las labores de coordinación. Sí hubo reuniones territoriales de coordinación. También se ha mencionado el caso de Valencia, pero en el ámbito estatal se mantuvieron reuniones preventivas del Comité estatal de coordinación el 4 de noviembre y el 14 de diciembre. También, con motivo de la alerta meteorológica, se convocó a la Unidad de valoración de riesgos de carácter técnico. Durante todo el episodio estuvo coordinada mediante un grupo de correo, por conferencias y, por supuesto, por teléfono. En Castilla-La Mancha también hubo reuniones preventivas el día 10 de noviembre, en Toledo; en Guadalajara, el 22 de noviembre; en Ciudad Real y Cuenca, el 25 de noviembre, y en Albacete, el 1 de diciembre. En la Comunidad Valenciana, en Alicante, el 24 de noviembre, y en Valencia y Castellón, el 28 de noviembre. En Murcia, 18 y 19 de noviembre. Incluso se mandaron comunicados. También hubo reuniones para prever el intercambio de quitanieves con la demarcación de Castilla-La Mancha si era necesario; de hecho, se prestaron cuatro quitanieves a la Comunidad de Murcia. Es decir, sí hubo labores de coordinación.

Señora Pastor, yo no he tratado de achacarlo a las condiciones meteorológicas; lo que he dicho ha sido que las condiciones meteorológicas eran excepcionales y que este había sido un factor determinante, pero también han existido otros factores determinantes, otro tipo de circunstancias que no son meteorológicas —tienen causa en la situación meteorológica, pero son difíciles de prever— como las que ya he mencionado. Hace un relato sobre lo difícil de la situación; nadie quiere obviar que se produjeron situaciones francamente comprometidas para las personas que estaban ahí. Ese es el objetivo fundamental, evitar que en el futuro se puedan producir situaciones de esas características.

Hace una mención explícita a la competencia que tenemos para prever lo que iba a suceder. Aquí empieza usted con una batería de cosas; de algunas el Gobierno tiene la culpa —si usted nos la quiere atribuir—, pero de otras no, como comprenderá usted. Asegura usted que hay 25 explotaciones ganaderas que han permanecido cerradas hasta hace un par de días. A mí me gustaría preguntarles —es una pregunta retórica—: ¿El acceso a esas instalaciones ganaderas se hace por una autovía de la Administración General del Estado o por una carretera de otro Gobierno? Usted me asegura que hasta hace dos días había 25 explotaciones ganaderas a las que todavía no se les había abierto el paso. ¿Es culpa del Ministerio de Fomento que hayan estado en esa situación o hay que achacar la responsabilidad a otra persona o a otra administración? Habla de 32.000 personas que han estado afectadas. Esas 32.000 personas han estado afectadas fundamentalmente por cortes de suministro eléctrico; es el número de la falta de suministro eléctrico. ¿Es de ello responsable también el Ministerio de Fomento o no es responsable? Sin suministro, el lunes 23, después del suceso, quedaban 300 viviendas en la comarca de Utiel-Requena. El lunes 23, señorita, había 42 carreteras afectadas y 5 de ellas estaban completamente cortadas. Es cierto que durante un tiempo hubo familias que estuvieron atrapadas por la nieve, pero a las casas de esas familias se llegaba por carreteras que a nosotros no nos compete abrir ni mantener abiertas. ¿Se puede llegar a imaginar que el Ministerio de Fomento hubiera mantenido hasta anteayer 25 explotaciones ganaderas sin abrir? Porque yo he pedido disculpas por esta situación, pero le puedo asegurar que he sido el único que lo ha hecho. Y también le puedo garantizar que en ningún caso vamos a responsabilizar a otras administraciones; no lo vamos a hacer porque estoy convencido de que están haciendo todo lo que está en sus manos para despejar esas explotaciones ganaderas. Estoy seguro de que hicieron todo lo que pudieron para liberar las carreteras autonómicas y de que pusieron todos los medios a su alcance, y si no las han podido abrir antes ha sido porque no han podido, pero después de que nosotros resolviéramos el problema en la A-3, en los días posteriores, muchas familias tuvieron numerosos problemas como consecuencia de la falta de accesibilidad por otro tipo de infraestructuras que no eran de la Administración General del Estado. Nuestra responsabilidad estaba en descolgar el teléfono, llamar a esas comunidades

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 20

autónomas y poner a su disposición todos nuestros medios, y en ningún momento de nuestra boca va a salir ningún tipo de reproche hacia esas administraciones por haber prolongado la situación sin darle solución. Lo sorprendente es que, no saliendo de la nuestra, no salga de la suya ningún tipo de consideración en torno a esos otros miles de casos de personas afectadas por otras infraestructuras que no eran las de Fomento. Para ustedes, o no tienen la importancia que tienen las otras o consideran que no hay que pedir responsabilidades y que tan solo tienen que hacerlo en el caso de las que afectan al Gobierno y al Ministerio de Fomento.

Ha hablado de la extracción de áridos en la rambla. ¿La extracción la ha hecho el Gobierno de España o la han hecho otras administraciones? ¿Y las actuaciones urbanísticas las ha hecho el Gobierno de España o las han hecho otras administraciones? Ya le he dicho que en los puertos la afección fue mínima, pero hay puertos de otras administraciones que han resultado muy afectados. En fin, usted ha hecho una descripción exhaustiva de los municipios afectados y de su situación, pero se le olvida decir que en gran medida tal situación en ningún caso está provocada por los problemas de infraestructuras de la Administración General del Estado. Sin embargo, nos atribuye el cien por cien de la responsabilidad, como si fuéramos los responsables de todo. Nosotros asumimos la que nos corresponde, y vuelvo a reiterar nuestras disculpas. Hay propuestas de mejora de los protocolos —tenemos capacidad para seguir mejorándolos— y veo muy interesante que el Grupo Socialista haya formulado propuestas tales como mejorar la información —también las ha hecho usted— para poder encontrar canales de comunicación más ágiles y, sobre todo, que aporten información al ciudadano que se pueda ver afectado por este tipo de situaciones. Nuestra responsabilidad es mejorar entre todos.

Señor Navarro, en cuanto a los planes de protocolo, vuelvo a reiterar que la información de la que se dispone indica que se pusieron en marcha y se activaron. Las fechas son variadas. Hay planes, como he dicho, del año 2005 y del año 2009; algunos se han ido actualizando y otros hay que actualizarlos. Y en cuanto a cómo van a cambiarse, le diré que básicamente en los aspectos que he mencionado.

En cuanto al señor Barrachina, coincido bastante con los planteamientos que ha hecho **(Risas.—El señor Baldoví Roda: ¡Qué raro!)**. Reitero que hay margen todavía para mejorar y eso es lo que tiene que ocuparnos. Tenemos que pensar en el futuro e intentar entre todos minimizar los daños cuando se produzcan hechos de estas características, porque creo que con la colaboración institucional eso se puede conseguir. También tengo que decir que la colaboración institucional, es decir, la colaboración que hubo entre las administraciones territoriales y la Administración General del Estado, funcionó muy bien; no hay ningún tipo de duda en que las administraciones territoriales colaboraron en todo aquello en lo que pudieron colaborar, y estoy muy agradecido por ello, como así se lo trasladé a sus presidentes.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

Abrimos un brevísimo turno para precisiones. En primer lugar, doy la palabra a don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Voy a ser muy breve.

Primero, me alegra que en la segunda intervención haya comentado actuaciones que se van a poner en marcha, porque eso demuestra que han analizado qué fallos hubo. No quiero resaltar nuevamente que hubiera fallos, pero sí creo que es conveniente que se hayan lanzado propuestas para mejorar.

Solo quiero hacer una matización a lo que ha dicho el ministro, porque creo que ha intentado hacer una pequeña trampa. Por ejemplo, en cuanto a las máquinas quitanieves, ha nombrado las que había en 2009, pero no ha dicho las que había en 2011, que fue cuando dejó de gobernar el Partido Socialista. Si quiere hacer la comparación con la inversión que ha hecho el Partido Popular, debe hacerla desde este año hasta 2011, no hasta 2009. Simplemente es un matiz; a lo mejor le han pasado los datos mal. Algo parecido me pasa con la inversión en carreteras, en mantenimiento. A mí la inversión durante el Gobierno socialista siempre me sale por encima de la de los Gobiernos del Partido Popular; a lo mejor —vuelvo a repetir— es que le pasan los datos mal. Como estas cosas siempre se interpretan a gusto de cada uno, no vamos a dedicarnos a lanzarnos datos unos a otros, pero creo que es importante matizar esto porque el señor ministro ha hecho referencia a ello.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos.

Señor Baldoví.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 21

El señor **BALDOVÍ RODA**: Intervengo también muy brevemente.

En cuanto a esa coincidencia del señor Barrachina con el señor ministro... ¡¿Qué va a decir el señor Barrachina?!

Yo no he criticado todo, simplemente he puesto el índice en tres cosas. Entendemos que hubo fallos en la información y por eso me alegra que haya dicho que se va a mejorar. Nosotros tuvimos un diputado de Compromís parado cuatro horas y media en Albacete y durante ese tiempo no le dijeron nada de nada. Al final, después de esas cuatro horas y media, sí se le dio la solución de volver a Madrid o de ir a Valencia.

Quiero insistir en que ponemos en duda que el protocolo se siguiera conforme estaba, porque el hecho de que hubiera tantos camiones atrapados se debió simplemente a que tardó en llegar la orden de desviarlos. Por eso, a pesar de que Iberdrola sí envió los medios y a pesar de que el ministerio sí tenía los medios, no podían acceder porque se tardó demasiado tiempo en desviar los camiones. Lo que nosotros pedimos es que se investigue para que en otra nevada similar no vuelva a pasar esto.

Por último, hemos pedido que se investigue si realmente se cumplen los pliegos en cuanto al material por el cual fueron adjudicados. No afirmamos, hemos pedido que se investigue.

Moltes gràcies.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Baldoví.

Tiene la palabra la señora Pastor.

La señora **PASTOR MUÑOZ**: Muchas gracias, señor presidente.

En efecto, una de las cuestiones que he remarcado es que era necesaria y urgente la intervención de la Administración General del Estado y la aplicación sin demora del principio de solidaridad interterritorial y que se complementara con las actuaciones que son competencia de las administraciones autonómicas. Soy consciente de que no todas las competencias están en manos de este ministerio y del Estado.

En cualquier caso, quería recordarle también que los cortes de luz en la comarca de Utiel-Requena que afectaron a las 32.000 personas a las que me he referido se debieron a la caída de torres eléctricas de Iberdrola. Me gustaría saber qué apoyos se están ofreciendo ante la falta de suministro, qué ha fallado en el servicio que compete a Iberdrola y cómo se va a reclamar a la compañía que palle los daños ocasionados. En efecto, tampoco yo pretendo hacer responsable al ministro de Fomento del temporal, simplemente he dicho que hay cosas que no se pueden prever, pero que hay otras muchas que sí pueden estar previstas y de un Estado se espera que las tenga bajo control, desde luego, la coordinación y la información a los usuarios y la toma de medidas antes de que la gente se ponga en carretera o tome trenes.

Aprovecho también para ver si me puede responder sobre los apoyos que está ofreciendo el Gobierno a las administraciones locales en la respuesta inmediata para frenar hundimientos y otros daños graves que se están produciendo en paseos marítimos y zonas urbanizadas de paso cercanas al mar como consecuencia del temporal. Respecto a la declaración de zonas catastróficas, queremos saber cómo se va a apoyar a los municipios que no cuentan con recursos para evaluar técnicamente los daños que han padecido.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pastor.

Señor Navarro, ¿desea intervenir?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Intervendré muy brevemente.

Como he dicho en mi primera intervención, la discusión sobre lo que es previsible o imprevisible es interminable; cada uno nos vamos a quedar con cosas diferentes. La discusión cinematográfica ha sido, eso sí, enriquecedora.

En cuanto a si fueron aplicados correctamente los protocolos, es un poco lo mismo. Vuelvo a insistir en que lo importante es centrarse en el punto tercero, es decir, en si somos capaces de incorporar esas circunstancias nuevas que hasta ahora quizás eran inesperadas en nuestro modelo para enriquecerlo. En ese sentido, nos alegra oír que se han incorporado ya mejoras como la información a las personas afectadas o la señalización de los equipos de ayuda. Es en esto en lo que tendremos que mejorar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.

Finalmente, señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchísimas gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 22

La orden de ayudas que ya ha sido publicada y que aprobó el Consejo de Ministros hace ahora —creo recordar— nueve días incluye también a los ayuntamientos para que puedan solicitar las ayudas. Le rogaría al ministro la generosidad necesaria para que los daños del temporal fueran los menores posibles.

He escuchado anteriormente un reproche, que a mi juicio es indebido, a la Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana. Creo que la profesionalidad y la dedicación del delegado son extraordinarias, y yo, que en aquellos días no pude volver a casa y lo retrasé un día por la nieve, me informé a través de su perfil particular en Twitter, porque no solo en lo profesional sino incluso en lo personal el nivel de implicación del delegado y de la Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana es muy grande.

Para concluir diré que, efectivamente, parece que la justificación aquí depende de que sea algo previsto o no. Los mayores y mejores servicios de previsión de temporales del mundo están donde más se padecen, que es en Estados Unidos. El año pasado por las mismas fechas, en enero, hubo previsión de un gran temporal en la costa más próxima a nosotros, en la costa este, y la nieve llegó al mismo nivel que aquí, hasta 75 centímetros. Estaba previsto, sí, pero causó 18 víctimas mortales en el país con mejor previsión por satélite del mundo. Es decir, la previsión no implica que no se causen daños; lo importante es ser capaces de que cada día esos daños sean menores. La gran diferencia entre la nieve que cae en Estados Unidos y la que cae en España es que cuando la nieve le cae a un Gobierno Popular el resto nos arroja las culpas, y cuando en enero pasado cayó la nieve allí, al Gobierno de Obama, los republicanos arrimaron el hombro. Aquí ya sabe, señor ministro, que lo de asumir la responsabilidad cae de un lado exclusivamente.

Le reitero mi felicitación y el agradecimiento del Grupo Popular. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.
Responde finalmente el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias.

Señor Ramos, usted y yo no vamos a poder ponernos de acuerdo con las cifras, pero le puedo asegurar, con los datos exactos que manejamos del presupuesto de conservación, que en el año 2011 hubo un descenso en el presupuesto de conservación de carreteras, que pasó de 1.256 a 1.085 millones de euros, y que en estos momentos las cifras que le he dado son similares a las que había en el año 2011. El incremento del 4% al que me he referido va para las campañas de vialidad invernal. Yo tengo aquí los datos; se los puedo facilitar, aunque no sé si le van a servir de mucho o si le van a servir para comprobar el esfuerzo que se sigue haciendo y que hay que seguir haciendo en mantenimiento y conservación de las carreteras.

El señor Baldoví ha hecho mención a algunas cosas que merecen una reflexión dentro de lo que se está trabajando por parte de los ministerios. Dice usted que en Albacete hubo gente que estuvo un tiempo sin recibir información, y eso es cierto, no lo quiero ocultar, lo hemos dicho públicamente, pero también tenemos que entender que en algunos momentos no era fácil poder dar información fiable, entre otras cosas, porque se estaban reordenando todos los medios para poder llevar a cabo el traslado de los trenes con ciertas incertidumbres, incertidumbres que vivíamos minuto a minuto, porque iban sucediendo cosas y algunas resultaron bien, por ejemplo, que todos los que estaban en el tren de Bonete cupieran en el tren diésel que llegó a ese punto, porque de no haber sido así, tendríamos que haber esperado a otro tren que estaba en camino y se hubiera demorado la salida. Es decir, no sé en qué punto —eso es lo que se está viendo— esa falta de información durante un tiempo a esas personas que estaban en la estación respondía precisamente a la indefinición que se podía tener sobre cuándo llegaría el tren en las condiciones en las que se estaba, dado que se estaban produciendo trasbordos de un sitio a otro. Este es un tema clave que habría que mirar. Efectivamente, si una persona está en una estación y en esa situación, hay que intentar darle la información disponible en el menor tiempo posible, sobre todo para tratar de evitar las incertidumbres que podían generar más problemas en la gente que estaba allí. En eso estoy absolutamente de acuerdo con usted.

¿Que se tardó demasiado tiempo en desviar los camiones? Es una decisión que se tomó en el momento por la Guardia Civil; aquí hay que ver también si la carretera en ese momento estaba en condiciones de que pudieran circular y fue precisamente el accidente el que hizo que se empezasen a amontonar los vehículos uno detrás de otro o si alguno de esos camiones se puso a circular en un momento en el que ya no debía en alguno de los tramos de esa carretera. Este es también —lo he mencionado— un punto a establecer dentro del propio protocolo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 23

En cuanto a los pliegos, insisto, la información disponible de comisiones que trasladan los servicios del Ministerio de Fomento, analizándola punto a punto, concluye que se cumplían los pliegos, y estoy seguro de que tampoco habrá problema en que los responsables del ministerio puedan dar la información.

Señora Pastor, Iberdrola presta un servicio a esa población y, a través del Ministerio de Energía, hubo contacto desde el primer momento, instándoles a buscar alternativas, que es lo que estuvieron haciendo, porque no se podían reponer las torres de alta tensión y lo que buscaban eran alternativas a través de grupos o dando suministro por otras vías. Eso es lo que se ha tratado de hacer, aplicar toda la urgencia posible en el restablecimiento del servicio, que es un servicio que presta una compañía privada, Iberdrola, a esa población. El contacto por parte del Gobierno ha sido permanente para intentar que la compañía —como así nos consta— hiciera todo el esfuerzo que estuviera en su mano para intentar resolver la situación, porque ellos han estado también en una situación muy difícil.

En cuanto a los apoyos a la Administración local, la idea es arbitrar las ayudas con la mayor rapidez posible; para eso están las ayudas, para poder ayudar a los municipios. La evaluación técnica, como en tantos otros sucesos, le corresponde al ayuntamiento, que tiene que entregar la documentación, y para eso tiene sus propios medios, y si los medios no fueran suficientes, para eso están también las diputaciones provinciales, y si estas no fueran suficientes, para eso está la comunidad autónoma. Esa es la forma en la que siempre se han arbitrado las ayudas por parte de los municipios y en el cien por cien de las comunidades autónomas, y en aquellos casos en los que no podía el ayuntamiento se hacía bien a través de la federación de municipios de la comunidad autónoma o bien de la diputación o de la propia comunidad.

En el caso de Ciudadanos, también agradezco la disposición para intentar mejorar esos protocolos, de los cuales les daremos cuenta a medida que vayamos incorporando alguna novedad en los mismos.

Me gustaría aprovechar la intervención del señor Barrachina para sumarme —y es un despiste, aunque yo creo que me he referido a ello— al trabajo excepcional que los delegados de Gobierno hicieron. Pasaron toda esa noche en vela intentando solucionar las cosas de la mejor manera posible. Fue una noche complicada y en los días posteriores también se ha trabajado con muchísima dedicación para intentar resolver todos los problemas que pudieran existir.

Este es el resumen. Como va a haber otra comparecencia del ministro del Interior, si hubiera alguna duda todavía pendiente, estoy convencido de que mi compañero el ministro del Interior aportará los datos que sean necesarios, pero junto con el Ministerio del Interior y otros ministerios trabajaremos para intentar mejorar nuestros protocolos y, como ya he dicho, minimizar la afección que se pueda producir en cualquier otro momento. Espero que no se produzca en un futuro, ya sea próximo o lejano.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro, por la amplia información que nos ha dispensado. Mostramos nuestro reconocimiento a todos los trabajadores que han atendido estas fuertes incidencias y permítame que me sume al reconocimiento que ha hecho usted a los trabajadores de Salvamento Marítimo que este fin de semana, poniendo en riesgo sus propias vidas, han salvado las de unos pescadores. Es un servicio del que todos nos podemos sentir muy orgullosos y quiero que les transmita nuestra felicitación.

Suspendemos la sesión hasta que podamos comenzar con el siguiente punto del orden del día.
(Pausa).

PREGUNTAS:

DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE:

— **CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO DE LA CARRETERA SE-40 «ESPARTINAS-VALENCINA» (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/002410). (Número de expediente 181/000039).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión con el siguiente punto del orden del día, que es la contestación a una serie de preguntas con respuesta escrita que van a pasar a tramitarse como preguntas con respuesta oral en esta sesión, a los efectos previstos en el artículo 190.2 del Reglamento. Comenzamos por las preguntas del diputado don Sergio Pascual Peña y después pasaremos a las preguntas del diputado don José Díaz Trillo con el formato previsto, cinco minutos para el preguntante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 24

y cinco minutos para el señor secretario general de Infraestructuras —que nos acompaña hoy aquí y a quien doy la bienvenida—, tiempo que pueden distribuirse ustedes a su comodidad.

Comenzamos con la pregunta que figura con el número 5.º del orden del día: Construcción del tramo de la carretera SE-40, Espartinas-Valencina. Tiene la palabra don Sergio Pascual Peña.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias, señor presidente.

Con fecha de 29 de noviembre trasladé pregunta a su ministerio sobre la ejecución de los presupuestos de 2016 en relación con distintas obras presupuestadas para la provincia de Sevilla. En particular, y como ha recordado el presidente, dando cumplimiento al artículo 190.2 del Reglamento, la Presidencia de la Cámara me permite interpellarle a usted hoy para preguntarle por el tramo Espartinas-Valencina de la SE-40, para el que había presupuestado un millón de euros para 2016 y 10 millones de euros para 2017. La pregunta es sencilla: ¿Cuál es el nivel de ejecución técnica de ese proyecto y cuál es el nivel de ejecución de gasto presupuestado para ese proyecto?

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Niño González): Muchas gracias.

Me van a permitir en primer lugar, al ser esta mi primera comparecencia en esta legislatura, ponerme a disposición de sus señorías tanto a través de esta Comisión de Fomento como personalmente.

Paso a responder la pregunta que me hace su señoría, pero quiero recordarle con carácter previo que el trazado de la circunvalación Sevilla A-40 ha sido resuelto a través de tres estudios informativos que se aprobaron a lo largo de los años 2003 y 2004. Concretamente, el tramo por el que pregunta su señoría es el tramo del denominado sector norte-noroeste entre la A-49 y la A-4 en dirección hacia Córdoba.

En este estudio informativo, como sabe su señoría, es donde se definen la situación y la posición de los enlaces. Pues bien, en dicho estudio no se incluyó ningún enlace con la carretera A-8076 debido a su proximidad con la A-49. El estudio señala que, tanto la proximidad que había entre ambas vías —la A-49 y la A-8076— como la funcionalidad principal que tiene que tener este enlace en la A-49 como intercambiador de autovías, impedían que según la normativa de trazado se pudiera realizar esta conexión.

No obstante, sí se puso de manifiesto en el proceso de información pública la problemática del acceso de Espartinas a la A-49 y a la SE-40 y para ello se propuso estudiar un enlace secundario o enlace satélite que permitiera una buena conexión con Espartinas. En el proyecto de construcción de la SE-40 entre Almesilla y Espartinas se incluye dicho enlace auxiliar, que permite la conexión entre ambas autovías. Este vial de conexión entre el enlace auxiliar citado y el núcleo de Espartinas se puede resolver de diversas formas. Por un lado, a través de una comunicación de competencia municipal del Ayuntamiento que Espartinas, que se encuentra afectado por diversos desarrollos urbanísticos. Los enlaces a Espartinas desde la A-49 quedan resueltos a través de los enlaces de Gines-Bormujos y Bollullos de la Mitación-Umbrete, los cuales se han concluido con motivo de las mejoras que se han hecho en la autovía A-49 mediante un tercer carril y actualmente no presenta problemas de capacidad. Esto es lo que les puedo responder en cuanto a cuál ha sido la ejecución de este tramo de la autovía.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.
Señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Le agradezco que me responda a otra pregunta parlamentaria que no es la que traíamos aquí hoy, la que se refiere al enlace de la A-49 con Espartinas, que tiene molestos a sus vecinos por cuanto, a día de hoy, siguen teniendo que salir a través de Gines, de Bormujos, etcétera, y soportar enormes atascos en ese acceso. Pero no le preguntaba por este enlace —que está en otra pregunta parlamentaria de la cual todavía no he recibido el amparo por parte de la Presidencia de la Cámara—, le preguntaba por el tramo de la SE-40 entre Espartinas-Valencina, que es uno de esos muchos tramos que sí estaban presupuestados y de los cuales no hay todavía —tal y como me informan— nada hecho. Querría que nos dijera por qué esos tramos no están siendo ejecutados y si es usted tan amable que nos diera una cifra concreta. Por cierto, ya que estamos, quería decirle que para el 80% de las preguntas que he realizado sobre el nivel de ejecución de los presupuestos para la provincia de Sevilla en materia de infraestructuras, la respuesta que he recibido ha sido una fotocopia del anexo VI, inversiones presupuestarias para 2016, o lo que es el equivalente de al indiferente, la legislación vigente, como decía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 25

aquel chiste. Quisiera —entiendo que puede ser incómodo— que este ministerio nos dijera a los sevillanos por qué no se están ejecutando esos presupuestos y, en el caso de los que se están ejecutando exiguentemente, me gustaría que nos dijera en qué porcentaje concreto se están ejecutando para que, entre otras cosas, las familias y los empresarios de Sevilla, que planifican inversiones conforme a lo que dice su Gobierno, puedan hacerse una composición de lugar de cómo y cuándo hacerlo, porque parece a día de hoy que son papel mojado esos presupuestos. Por tanto, reitero que me gustaría que fuera tan amable de darme una cifra, un porcentaje de ejecución de ese tramo —más allá de las explicaciones, que le agradezco— tanto en el nivel de ejecución técnica como en el nivel de ejecución presupuestaria.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS TERRESTRES, S.A., SEITSA** (Niño González): Paso a responderle sobre el tramo entre Espartinas y Valencina. Efectivamente, en los Presupuestos Generales del Estado había una estimación de un millón de euros. El total del importe del presupuesto en este tramo entre Espartinas y Valencina es de 46,92 millones de euros y la longitud es de 4,3 kilómetros. No se ha podido licitar porque el proyecto que estaba aprobado —creo que en el año 2009— hay que actualizarlo y adecuarlo a la normativa vigente. Es en lo que ahora mismo estamos trabajando, al igual que en el resto de los otros cuatro tramos que quedan en este sector para completar la circunvalación SE-40. Estamos en ello y cuando se actualice este proyecto, de acuerdo con la normativa vigente, procederemos a aprobarlo, a iniciar las expropiaciones y posteriormente a licitar las obras, de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias y contando con que el presupuesto del Estado para el año 2017 esté aprobado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

— PLAN PARA EL RESCATE DE LAS RADIALES (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/003127). (Número de expediente 181/000041).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que figura en el orden del día con el número 6.º, sobre el plan para el rescate de las radiales. Tiene la palabra el diputado don Sergio Pascual Peña.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias, señor presidente.

Como usted sabe, el 20 de octubre presenté varias preguntas en torno a una cuestión que despierta una importante alarma social. Hoy, al amparo del artículo 190.2 del Reglamento de esta Cámara, se la reitero en la formulación que encuentro más clara. En primer lugar, no me cabe duda de que una administración diligente, como debiera ser la suya, ya habrá hecho estimación y previsión de costes del monto que tendremos que pagar entre todos, que tendrá que pagar este Gobierno con cargo a los presupuestos, en concepto de la responsabilidad patrimonial de la Administración cuando finalmente acaben esos procedimientos de reversión a la Administración de estas infraestructuras. La primera pregunta que le hago es: ¿Cuál es ese monto que ustedes prevén —porque estoy seguro de que alguna previsión tendrán— y en qué fecha habrá que empezar a pagar ese monto? Y, en segundo lugar, como tampoco me cabe duda de que estará usted conmigo en que es desastroso para el erario público tener que estar abonando estos costes para el rescate de estas radiales, que algunas constructoras evalúan en 5.500 millones, le pregunto: ¿Qué medidas correctivas han adoptado para evitar que se repita y qué responsabilidades políticas se han asumido?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.
Responde el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, SA, SEITSA** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, a fecha de hoy no se ha rescatado todavía, en el lenguaje que ha utilizado usted —creo que ha empleado la palabra rescate—. Querría decir, y espero que con mayor fortuna que en otras manifestaciones que tanto el ministro como yo hayamos podido hacer sobre el rescate, que lo que se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 26

produce es una reversión, no un rescate. El rescate, según la Real Academia Española, es —le leo textualmente—: la «facultad de la Administración de extinguir una concesión, asumiendo la gestión directa del servicio que constituía su objeto». Claramente no es una facultad que esté ejerciendo la Administración con respecto a esta concesión.

En cuanto al coste de lo que se llama la responsabilidad patrimonial de la Administración o RPA, todavía no se puede determinar debido a que las ocho concesiones que corresponden a nueve autopistas se encuentran en distintas fases del procedimiento concursal. En el caso de que las citadas concesiones finalmente se liquiden a partir del momento en que el auto de liquidación sea firme, la Administración, tal y como está establecido en la legislación, procederá a la resolución de los contratos y, por tanto, se podrá determinar a partir de ese momento el importe de la RPA. Sí quiero dejar constancia de que en todo caso el compromiso de la Administración es mantener el servicio como mejor convenga al interés público. A este respecto, también querría recordar a sus señorías la comparecencia que tuvo el ministro el 19 de diciembre de 2016, que figura en el *Diario de Sesiones*, donde explicó los antecedentes, la situación actual y las previsiones respecto de las distintas autopistas de peaje.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.
Señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Resulta sorprendente que nos remita a la lectura de la intervención del ministro en esta Comisión. También me resulta sorprendente que sea más diligente la patronal de las constructoras a la hora de evaluar el coste para el erario público que el propio Gobierno y tengo que decirle que me sigue resultando inexplicable que los ciudadanos vean a su ministro y en este caso al responsable del Ministerio de Fomento defendiendo a las concesionarias de las radiales, entre ellas Sacyr o ACS, además de un largo etcétera, especialmente cuando el propio ministro nos relataba que el tráfico ha sido un 45% inferior a las ofertas adjudicatarias; es decir, que el déficit estructural de estas autopistas radiales es claramente imputable a un error de cálculo de las adjudicatarias y no del Gobierno. También me resulta cuando menos sorprendente que el Estado tenga que hacer frente a una responsabilidad patrimonial por un error de cálculo de un tercero, un error que se parece demasiado a esos errores que se cometen cuando hay bajas temerarias del 50%, el 60% o el 70% en adjudicaciones que acaban resultando en modificados de contratos públicos que pagamos entre todos en forma de sobrecostes.

Me sorprendía ver al ministro casi pedir perdón por las obras de mejora en vías paralelas que supuestamente perjudicaban a los adjudicatarios pero que claramente beneficiaban a los ciudadanos, o poner excusas porque se hayan multiplicado por seis los costes de expropiación que calculaban las adjudicatarias, no el Gobierno, pero que vamos a tener que pagar entre todos. Tengo que terminar diciéndole que me tiene que permitir que califique de esperpéntico que los ciudadanos tengamos que pagar errores de cálculo de unas empresas por culpa de lo que yo calificaría como un diseño nefasto, negligente y desleal de ese ministerio, y ¡oh casualidad! en ese diseño desleal que diría yo, negligente -me atrevo a calificarlo así-, participó el señor Lazcano, que era director de carreteras en aquel entonces y que ahora es presidente de la Confederación Nacional de la Construcción, una de las que cuantifican en 5.000 millones lo que nos va a costar a los españoles y a las españolas el rescate, si la Real Academia me lo permite, de estas autopistas, porque igual no le llamamos rescate, pero los miles de millones sí que los vamos a tener que pagar igual.

Así que insisto en la pregunta: ¿qué responsabilidades políticas van a asumirse? Me atrevo a preguntarle qué papel jugó el señor Lazcano en ese proceso de diseño de esas infraestructuras que ahora van a cobrar algunas de sus empresas representadas y cuánto nos va a costar, porque no me creo honestamente que no haya una mínima previsión de cuánto va a costar la RPA de todas estas infraestructuras.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Niño González): Muchas gracias, presidente.

Señoría, permítame destacar algunos elementos importantes en este proceso de las autopistas de peaje. En primer lugar, quiero indicarle que el Gobierno del Partido Popular lleva trabajando desde el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 27

año 2012 para encontrar una solución a la compleja situación de las autopistas, siempre con el compromiso de que el servicio a los ciudadanos se pueda seguir manteniendo en cualquier caso, que es el interés primero que tenemos desde el Ministerio de Fomento. En definitiva, el objetivo fundamental es garantizar que dichas autopistas puedan ser utilizadas por los usuarios, porque esta es una cuestión que atiende al interés general. Con estas premisas se ha venido trabajando desde el año 2012 en una propuesta de convenio consistente en una renegociación de la deuda con los acreedores, siendo Seittsa la que se encargaría de los activos de las concesiones para su gestión y puesta en valor, y por supuesto también creando el correspondiente instrumento financiero que pudiera garantizar la devolución de la deuda pendiente mediante el peaje a cobrar por los usuarios, como actualmente se está haciendo. En este sentido estamos trabajando y negociando en la medida de nuestras posibilidades hasta que los procedimientos concursales así lo permitan, advirtiendo que en todo caso es una tarea muy difícil.

Sí quiero indicarle, porque creo que es importante, aquellas medidas que se han puesto en marcha desde 2012 para mejorar la gestión de estos contratos. En primer lugar, se mejoró la composición de los jurados provinciales de expropiación con la idea de introducir un mayor control económico en las valoraciones. También en el año 2014 se modificó la Ley de autopistas con el fin de evitar que el Estado acabe asumiendo dos veces el coste de las expropiaciones. Por último, en el año 2015 se estableció el procedimiento para la determinación del valor de la concesión en los casos en que la resolución de la concesión o del contrato de gestión de servicio público no sea imputable a la Administración. Tengo que decir que esto operará para futuras concesiones, no para las existentes, pero creo que es una medida que está en línea con lo que se está haciendo en otros países de nuestro entorno.

También quiero indicar, como ya hizo el ministro en su comparecencia en el Congreso de los Diputados, que desde el departamento estamos abiertos a poder analizar nuevos instrumentos normativos con los grupos políticos. En este sentido, apeló a la posibilidad de que se pueda establecer un pacto nacional por el transporte y las infraestructuras estratégicas. Para que no se produzca en un futuro esta situación, habría que reforzar los mecanismos independientes para las futuras concesiones que se puedan licitar y también endurecer todo aquello que tiene que ver con el riesgo y ventura en los sistemas concesionales.

Con respecto a la situación de los concursos, de manera muy resumida —y simplemente para que su señoría lo conozca si no lo conoce ya—, de las ocho concesiones, hay cuatro que están en fase de liquidación y otras cuatro en las que se presentarán los correspondientes planes de liquidación. Eso será cuando las liquidaciones sean firmes, que todavía no lo son. En todo caso, estamos preparados para garantizar el objetivo del mantenimiento del servicio adaptándonos al devenir de cada procedimiento. Quiero insistir, porque así lo ha reiterado, que ha habido una serie de elementos ya conocidos, como la diferencia entre el tráfico esperado y el realmente existente, una diferencia del 45% mientras en el conjunto de las autopistas de peaje de este país esa diferencia ha sido del 35%; es decir, ha habido un fenómeno inesperado. Otro elemento ha sido el sobrecoste de las expropiaciones, al que ha hecho referencia su señoría.

Sobre las responsabilidades políticas a las que ha aludido su señoría, permítame que no me pronuncie ni tampoco sobre la responsabilidad que pudiera tener el señor Lazcano. En todo caso, todos los estudios que se llevaron a cabo en su momento se hicieron de acuerdo a los procedimientos en vigor y con la normativa existente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

— PREVISIONES ACERCA DE LAS MEJORAS EN EL ENLACE DE LA AUTOVÍA A-66 EN EL MUNICIPIO DE GUILLENA (SEVILLA) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/002474). (Número de expediente 181/000044).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día como número 7.º: Previsiones acerca de las mejoras en el enlace de la autovía A-66 en el municipio de Guillena (Sevilla).

Tiene la palabra el diputado don Sergio Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias, señor presidente.

El pasado 28 de septiembre dirigí a ese ministerio una pregunta sobre la situación concreta de los expedientes relacionados con las solicitudes de enlace de la A-66 con el municipio de Guillena. La solicitud venía a recordar a ese ministerio una moción del Ayuntamiento de Guillena de 2013 a la que ustedes, en su momento, dieron respuesta —ya hace tres años— en el escrito de referencia EHM A-66 enlace Guillena, de 22 de enero de 2014. En ese escrito ustedes decían estar —abro comillas— «ultimando el proyecto de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 28

adecuación de los enlaces de La Algaba y Guillena». Cierro comillas. Mi pregunta es sencilla. Si hace tres años se estaba ultimando ese enlace, ¿cuál es la situación hoy?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pascual.
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, los trabajos de redacción del proyecto, efectivamente, se concluyeron en octubre de 2014 e incluían no solamente este enlace sino también el enlace de La Algaba con un presupuesto, como conoce su señoría, de algo más de 3 millones de euros. A este respecto, también por la necesidad de adecuarlo a la normativa vigente, ha habido que hacer determinadas modificaciones en este periodo de tiempo y actualmente está en fase de supervisión. Cuando concluya, lo aprobaremos y se podrán licitar las obras de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias. Esa es la situación en la que actualmente estamos, siendo conscientes de su necesidad y también —se lo contestaré luego en la réplica si me da oportunidad de comentárselo— de algunos aspectos relacionados con la seguridad vial, que creo que es lo que le preocupa a su señoría según he podido ver en la pregunta que ha hecho al Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.
Señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: En primer lugar, agradecería que nos informara de cuál es esa normativa que ha sido actualizada y de la cual están dependiendo ahora prácticamente todos los proyectos a los cuales estoy haciendo referencia. Por lo menos, concrétemelo y así podremos saber todos y todas el motivo de ese retraso y quedarnos más tranquilos. Honestamente, han tenido tres años para incluir esos 3,13 millones de euros en los presupuestos y ejecutar las obras y no lo han hecho. Han pasado de: ultimando, a supervisión condicionada. Comprenderá que los ciudadanos de Guillena no tengan muy claro qué fase presupuestaria es esa de supervisión condicionada, igual que no lo tenían muy claro cuando hablaban de ultimando y llevamos tres años esperándolo. Le pregunto por la voluntad y la prioridad que le dan a este proyecto y le pido aquí, en sede parlamentaria, un compromiso, una fecha concreta. Los ciudadanos de Guillena y, en general los usuarios de la A-66, se contentarían con una fecha concreta para que se tranquilicen respecto del riesgo que corren sus vidas cuando salen de la A-66 —ese enlace que me gustaría que usted visitara para que conociera su situación—. Si usted me facilita esa fecha, espero que podamos congratularnos por el hecho de que se haya cumplido con los compromisos dentro de equis tiempo, cuando transcurra ese lapso, y si no que podamos exigirle responsabilidades por no haberlo hecho. Simplemente pretendo eso, que me dé una fecha para volver a Guillena y dar respuesta a los vecinos y vecinas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, la norma que se ha aprobado ha sido la de trazado, publicada en el año 2015, por lo que tenemos que adaptar este proyecto a esta norma. Quiero insistir en que una vez aprobado el proyecto y el presupuesto del año 2017 nuestra prioridad es reconocer que esta es una actuación necesaria.

Me va a permitir que le indique alguna cuestión en relación con el enlace de la A-66, el enlace de Guillena, entre los puntos kilométricos 797 y 798. El Ministerio de Fomento no tiene constancia de que haya habido ningún accidente con víctimas en los últimos años, según los datos que tengo de accidentes del periodo 2012-2016. Los datos del año 2016 aún son provisionales, pero, según la información que me han suministrado, no tenemos constancia de accidentalidad.

Quiero indicarle que esta actuación se refiere a dos enlaces concretos. En primer lugar, el proyecto de los enlaces de Guillena con la Autovía de la Plata y, en segundo, una actuación que tiene que ver con una nueva estación de servicio que fue autorizada por el Ministerio de Fomento. Hay una actuación relevante en relación con la seguridad vial en esa zona: la instalación en la mediana de barreras de seguridad en este tramo, concretamente donde se sitúa el enlace de Guillena, que evitan el cruce de los vehículos de una calzada a otra que se completó entre los meses de junio y diciembre de 2016. También se han llevado a cabo actuaciones en esa zona en cuanto a la mejora del firme; concretamente, se ha rehabilitado el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 29

firmes con un importe de 217.000 euros y se ha reparado el firme en el tramo anejo a la A-66. Bueno, no se ha reparado, sino que se ha adjudicado la obra recientemente por un importe de 5.270.000 euros. Las obras comenzarán en breve, aparte de las actuaciones relacionadas con la seguridad vial. Es decir, por una parte consideramos que es una actuación necesaria, pero desde el punto de vista que más nos preocupa, la seguridad vial, no hemos detectado problemas especiales en la zona por la que pregunta su señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

— INICIATIVAS, PRESUPUESTO Y DISEÑOS EN RELACIÓN CON EL FERROCARRIL DE ALMERÍA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/002615). (Número de expediente 181/000045).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al octavo punto del orden del día. Pregunta sobre iniciativas, presupuesto y diseños en relación con el ferrocarril de Almería. Tiene la palabra para formularla el diputado don Sergio Pascual Peña.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias, señor presidente.

Le agradezco la oportunidad que prevé el Reglamento de esta Cámara para trasladar en persona las inquietudes de los almerienses. Honestamente, no pensaba que tuviéramos que llegar a este punto, ya que su partido, el Partido Popular, también integra la Mesa del ferrocarril en la ciudad de Almería, y no hace tanto que todos los grupos recibimos a los integrantes de la misma en esta sede parlamentaria y nos comprometimos a ir dando respuesta a sus demandas. Me permitirá que le reitere las preguntas que en ese momento hacía por escrito y que son preguntas de esta mesa —insisto— en la que están representados todos los partidos políticos de Almería así como la sociedad civil.

En primer lugar, qué iniciativas hay en marcha para la mejora de la electrificación del tramo Almería-Huéneja; qué iniciativas hay dispuestas para la mejora del trazado de la vía entre Almería y Granada en los próximos doce meses; qué iniciativas hay en marcha en relación con la mejora de los tránsitos de mercancías, en particular con la conexión con el puerto de Almería; qué iniciativas hay en relación con la variante de Moreda, que permitiría acortar los tiempos de tránsito y aumentar la velocidad de ese enlace ferroviario y además permitir terminar con el aislamiento ferroviario de Granada; qué planes hay —decía— para conectar el ferrocarril con el puerto; qué iniciativas hay para rehabilitar la centenaria estación de Almería; qué previsiones hay de adecuar los horarios del Talgo Almería-Madrid para conectar con otros destinos, y qué medidas hay en marcha para mejorar la accesibilidad en las estaciones almerienses.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A. SEITSSA** (Niño González): No sé si a todas las cuestiones que me ha preguntado, que en total son nueve, le podré dar una detallada respuesta en el breve tiempo que tengo, que son 5 minutos. Por ello le voy a dar una respuesta general a cada uno de los temas y, si acaso, luego en la réplica podré entrar en más detalles.

En primer término, quería indicar que las actuaciones correspondientes en la red convencional ferroviaria, concretamente en esta línea ferroviaria, son una prioridad del Gobierno, y así fue enunciado específicamente en la comparecencia del ministro ante esta Comisión de Infraestructuras. En este sentido, lo que se pretende es potenciar la conectividad de la red convencional y, por ello, vamos a desarrollar una serie de mejoras en esta línea con un enfoque integral y con unos objetivos que yo creo que son muy importantes, que son la mejora del servicio —en la que me detendré—, también la reducción de los tiempos de viaje y las necesarias inversiones en infraestructuras, teniendo en cuenta que además hay otras actuaciones en marcha —no me lo pregunta su señoría, pero ya se lo indico yo— para la llegada de la alta velocidad Almería vía Murcia.

Por ejemplo, el ministerio, concretamente a través de ADIF, está llevando a cabo iniciativas para la mejora del trazado de la vía entre Almería y Granada y otras que se realizarán en los próximos doce meses. Concretamente, ADIF está realizando a corto plazo actuaciones en los trayectos entre Granada y Moreda y Moreda-Almería, que mejorarán la fiabilidad y suprimirán algo importante para nosotros, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 30

son las limitaciones temporales de velocidad, que en algún caso están establecidas en 60 kilómetros/hora, o incluso en algún caso a velocidad inferior, como es en la zona de Moreda. Se pretende, en definitiva, reducir los tiempos de viaje y a este respecto, como ya tuve ocasión de anunciar en la reunión con la plataforma de Almería el pasado año, se pretende realizar inversiones por valor de 1,4 millones de euros.

En cuanto a la variante de Moreda, que permite aumentar la velocidad de los trenes, puedo indicarle que ADIF está analizando actualmente la sustitución de lo que se llaman aparatos de vía en la zona de Moreda, concretamente entre la bifurcación Almería y la bifurcación Granada, que puede permitir incrementar la velocidad de paso y representar un ahorro adicional que se estima entre cuatro y 5 minutos, y ello influirá en el tiempo de viaje en el trayecto entre Granada y Almería.

Por otra parte, hace referencia a la electrificación entre Almería y Huéneja y la electrificación del resto de la línea con Granada. El análisis que hace Ministerio de Fomento para la electrificación de las líneas tiene en cuenta varios elementos, y es lo que se está haciendo ahora; por una parte, la mejora de los tiempos de viaje que se pueden conseguir con la electrificación, de acuerdo con los tráficos existentes, en concreto, la electrificación se realizó en el año 1989 y fue en el tramo correspondiente entre Almería y Huéneja, y está motivado por la existencia de las minas de El Marquesado. Además, se están llevando a cabo otras actuaciones en la estación de Almería, que se espera que se puedan culminar en este año 2017. Con respecto a los servicios, supongo que ya conoce su señoría las mejoras que ha habido a finales del pasado año y a comienzos de este año, y en esa línea vamos a seguir trabajando desde ADIF y desde el Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.
Señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias, señor Niño.

Aquellas cosas a las que no le vaya a dar tiempo a responder en esta segunda intervención, le agradezco —no por mí, sino por los almerienses— que las responda por escrito, si es posible.

Agradezco y me alegra oír que se siga trabajando en el tramo de Moreda porque eso posibilita que los ciudadanos de Granada accedan a Madrid por esa conexión. Ya que estoy, aprovecho para preguntarle si hay previsión de restituir ese tráfico ferroviario entre Granada y Madrid por Moreda, en tanto en cuanto no llega esa alta velocidad que ya se sabe que se retrasará aún más. Deseo reiterarle algunas de las preguntas que no me ha contestado, en particular, si tienen planificado conectar el ferrocarril con el puerto de Almería; si se va a actualizar el cuadro de velocidades para permitir algunas conexiones con el extremo noroeste de la Península, que en este momento, simplemente adelantando 15 minutos los horarios, podría ser factible y no tendría ningún coste; y qué medidas hay para mejorar la accesibilidad. Sobre esto me dicen que usted mismo se comprometió a que en febrero el Talgo que da servicio estuviera adaptado para la accesibilidad. Todavía no ha terminado febrero, es cierto, pero no sé si puede mantener ese compromiso. Los funcionarios de los talleres de Renfe me dicen que en tres días podría estar; sería una buena noticia para los almerienses que nos fuéramos de esta Comisión con esa información.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A, SEITSA** (Niño González): Efectivamente, no le he contestado en la primera parte de mi respuesta a algunas cuestiones. Con respecto a la comunicación con el puerto de Almería, sabe que hay un estudio informativo en el que se sigue trabajando. Esta llegada del ferrocarril al puerto de Almería tiene que ver también con la sociedad que está constituida en Almería, con la Sociedad de integración. Es en ese ámbito en el que se está estudiando cuál será la mejor solución pues, en definitiva, se trata de una solución complicada y yo le remito al avance de los trabajos a través de la Sociedad de integración.

Quiero indicar a su señoría, aunque quizás no sea suficiente, que sí ha habido avances en los últimos meses con respecto a la mejora de los tiempos de viaje, gracias a la implantación de los trenes nuevos que se han puesto en servicio entre Madrid y Almería y que han producido en el itinerario Madrid-Almería una reducción inicial de 7 minutos, y entre Almería y Madrid, de 23 minutos. Recientemente, el pasado 10 de enero de 2017, se ha introducido otra rebaja de otros 5 minutos adicionales. Este, que fue el compromiso que yo adquirí con Almería a través de esta Comisión, es el objetivo que nos va a inspirar en los próximos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 31

meses y a lo largo de este año para realizar mejoras en los tiempos de viaje. Le he indicado una serie de actuaciones y, cuando estén finalizadas —algunas es previsible que se finalicen en este año 2017—, habrá reducciones de tiempos de viaje.

Otro aspecto que creo que es importante destacar es el de los compromisos que existen —tanto para los itinerarios entre Madrid y Almería como en sentido inverso— de conexión con otros servicios ferroviarios. Es un compromiso que adquiere Renfe en este caso, que se compromete a cumplirlo y, si no hay una conexión por la razón que sea, se hace responsable Renfe de garantizar, en otro tren lógicamente, el cumplimiento de esa conexión que se pretende con la emisión del billete correspondiente. También en algún caso, y aunque no existe compromiso de conexión, se establece la posibilidad de realizar conexiones, en el caso concreto de los servicios procedentes de Almería, con el norte o el noroeste de España y, en sentido contrario, hay compromiso para la conexión con otros servicios con el este y con el noreste de España. En este sentido se ha hecho un esfuerzo por parte de Renfe. Respecto al compromiso de la accesibilidad, es cierto que en la última reunión que tuve en Almería adquirí el compromiso, conjuntamente con Renfe, de tener las primeras unidades accesibles en el mes de febrero. Recientemente —creo que ha sido la pasada semana—, Renfe, a través de un comunicado, ha indicado que, por dificultades que han surgido en la gestión del contrato, ese compromiso se retrasa hasta los meses de julio y agosto. Efectivamente, ahí ha habido un retraso, pero ya hemos reconocido que por la propia gestión del contrato no ha podido cumplirse ese objetivo y pienso que los almerienses lo verán en el mes de julio.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño. Muchas gracias, señor Pascual, por sus cuatro preguntas.

DEL DIPUTADO DON JOSÉ JUAN DÍAZ TRILLO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE:

— **ACTUACIONES REALIZADAS EN LA NUEVA ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE HUELVA, ASÍ COMO INVERSIONES DURANTE LOS EJERCICIOS 2012 A 2015 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/004093). (Número de expediente 181/000047).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a las preguntas que figuran a continuación. En primer lugar, la que figura con el número 9 del orden del día: Actuaciones realizadas en la nueva estación de ferrocarriles de Huelva, así como inversiones durante los ejercicios 2012 a 2015, que va a formular el diputado don José Díaz Trillo, a quien doy la palabra.

El señor **DÍAZ TRILLO**: Muchas gracias, presidente.

Abusando de su amabilidad, le voy a pedir comprensión en esta introducción porque quizá me alargue. Consciente del tiempo que tengo para las tres preguntas, no me extralimitaré; además, las cuestiones son parecidas, tienen que ver con las conexiones ferroviarias y, mucho me temo, que tendremos que volver a esta Comisión para, de forma oral, preguntar por las conexiones por carretera.

Aquí va mi primer lamento: no entiendo cómo unas preguntas que se formulan en noviembre no han sido respondidas. Quiero pensar que el nuevo ministro ha tenido una agenda muy intensa pero, por otra parte, el secretario general creo que es veterano. Además, son preguntas muy claras, concisas, donde se piden actuaciones concretas y ejecución presupuestaria, y también aprovecho para lamentar que no estén a disposición de los diputados; yo llegué en la anterior legislatura y cuando pregunté por esta cuestión me quedé muy sorprendido porque, al parecer, antes sí había una posibilidad de que los diputados consultaran el estado de ejecución de las distintas obras. Eso tiene que ver con una cuestión que para Huelva es fundamental, y el lamento de hoy se suma a los 1.200 kilómetros que he tenido que hacer para formular estas preguntas oralmente; ocho horas de viaje cuando creo que fácilmente ustedes podían haberlas respondido por escrito. Confío en que en esta nueva etapa lo hagan ustedes y nos ahorren de camino a nosotros y a los contribuyentes tan extenso viaje.

Estas tres cuestiones tienen que ver con la posición geográfica de Huelva, la provincia de la que vengo. Soy un modesto diputado de provincias que reclama, como lo han hecho otros compañeros y compañeras que me antecedieron en este honorable puesto de representar a nuestra provincia, algo que nos parece no solo de justicia, sino también de necesidad para sectores productivos del interés, como tienen los clásicos, de la agricultura, la minería, la pesca, la pujante industria que tenemos y el turismo de excelencia que además hay en nuestra provincia. Una provincia que, por otra parte, tiene también grandes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 32

oportunidades al estar en la frontera de tantas cosas: frontera con Extremadura, con otro país como Portugal, con un continente como el africano, y gente tan emprendedora que descubrió hasta un nuevo mundo hace 525 años. Por tanto, falta de capacidad emprendedora no hay en nuestra provincia, pero sí hay falta de una ayuda, de un amparo de un Gobierno con —yo no voy a hablar de desprecios porque me parece que puede sonar mal— poco aprecio. Hasta de ignorancia tendría que decir, porque la anterior ministra en sede parlamentaria, concretamente en un Pleno de hace algo más de un año, llegó a decir que a Huelva se iba en avión. ¡Ojalá! Del aeropuerto de momento ni hablamos, pero hablaremos también.

Reclamamos, desde Huelva, lo que se pone de manifiesto en esta pregunta, señor secretario general, señor Niño, y para ir entendiéndonos en esta legislatura, —que no sé si será larga o corta—, creo que a la política le sientan muy bien las cifras y la verdad, y que fuera de campaña, como estamos ahora, dejemos incluso la demagogia que se practica por parte de algunos en esas campañas y vayamos a lo concreto; porque para todos estos sectores de los que hablo, para ese emprendimiento pujante que hay en nuestra provincia, un calendario cierto de inversiones, así como la verdad de la ejecución de las inversiones ya hechas, les puede dar también un cierto amparo a proyectos de futuro. Usted lo sabe como yo, para una empresa cualquiera el transporte supone del 12 al 14% de sus costes y además creo que usted coincidirá conmigo en que una inversión en una carretera, en una vía ferroviaria al final es eso, como su propio nombre indica, una inversión productiva y rentable. Me atrevería a decir que la línea de alta velocidad, cuando llegue a Huelva, habrá recuperado el dinero del Estado vía ingresos por impuestos, por el turismo que llega a Huelva, por la facilidad para esos empresarios que van y vienen a Madrid y a otros lugares. Y no hablemos ya de la carretera 435, que lo haremos en la próxima Comisión por la falta de diligencia de usted de no haber contestado por escrito. Si lo hacen antes, yo no vengo.

Por último, hablaremos en esta misma sesión de la línea Huelva-Zafra. Era lo que quería decir como introducción y la pregunta en concreto es sobre la estación de trenes. Le rogaría esa concisión, remitiéndose concretamente usted a lo que yo le pregunto.

Muchas gracias y muy amable.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Díaz Trillo.
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A. SEITSA** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Díaz.

En lo que llevamos de legislatura hemos recibido 3.764 preguntas, que no sé si son muchas o pocas —tendría que contrastarlas con la estadística de otras legislaturas—, pero creo que son bastantes, y ya hemos contestado a 2.303 preguntas. Estamos en línea y yo creo que recibirá, así lo espero, cumplida respuesta.

Respecto a la estación de ferrocarriles de Huelva, quiero indicarle que entre los años 2012 y 2015 hemos conseguido reconducir una actuación que consideramos muy importante para la ciudad de Huelva, como va a ser su nueva estación con una solución viable —quiero destacar viable— y simplificada, respecto a la obra que considerábamos que estaba diseñada en el año 2011 y con un coste asequible a los presupuestos de ADIF.

Me va a permitir, aunque luego en la réplica le pueda completar algún dato adicional, decir que es una actuación que tiene ya un largo camino. Personalmente, tuve la ocasión de participar en una comisión técnica que hubo el 16 de octubre de 2001 —en ese momento era director general de Ferrocarriles—, y el objetivo de aquella comisión era consensuar y optimizar la remodelación de la red ferroviaria de Huelva, incluida no solamente la estación, sino también las vías. Tuvimos otra reunión en noviembre del año 2002 y otra en julio del año 2003, y el convenio que trae como consecuencia las actuaciones fue de junio del año 2005, que fue un convenio de colaboración, como supongo recuerda su señoría, entre la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Huelva y ADIF, que era un convenio de colaboración para el desarrollo de la red arterial de Huelva. Posteriormente, hubo un convenio, que firmaron el presidente de ADIF y el alcalde de Huelva el 16 junio del año 2010, para la cesión de terrenos municipales afectos al sistema general de la nueva estación de Huelva, mediante el cual el ayuntamiento se comprometía a la entrega a ADIF de una serie de terrenos para construir la nueva estación. Las obras quedaron paralizadas en junio de 2011 por las discrepancias entre el ayuntamiento, el agente urbanizador y ADIF. Más recientemente, el 28 marzo 2014, se firmó un nuevo convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Huelva y ADIF, que es el que ha permitido desbloquear el contrato de obra de infraestructuras ferroviarias de la estación.

Como hecho importante hay que destacar que, en ese momento, se acordó que ADIF adelantara el coste de la obra relativa a desvíos municipales y otras obras que correspondían al agente urbanizador.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 33

Creo que todo ello va a permitir que esta actuación pueda completarse en los próximos años. **(El señor Díaz Trillo pide la palabra).**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Díaz Trillo.

El señor **DÍAZ TRILLO**: Muy brevemente.

Espero que vengan las cifras ahora, porque todo eso me lo sé yo, pues soy de Huelva. Además, ustedes se han ocupado, de campaña y precampaña en pasear hasta en una romería a la estación; el último, el delegado del Gobierno en Andalucía, el pasado viernes. Dice que van al 50%, pero yo quiero saber si de verdad el 50%, que son 25 millones de euros, está invertido y cuánto se ha invertido cada año; es tan sencillo como eso, para que partir de un punto cierto de discusión, de debate y, sobre todo, constructivo podamos tranquilizar a la ciudadanía y a esos emprendedores que están esperando como agua de mayo las conexiones ferroviarias en Huelva. Espero esas cifras, señor Niño.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Niño tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A, SEITSA** (Niño González): Voy a decir unas palabras en atención a la historia de esta relevante infraestructura —la historia es importante—, pues a veces uno tiene la tentación de colocarse en un punto determinado y, aunque en el ministerio y en ADIF miremos hacia delante, es importante saber de dónde venimos. Ahora mismo, el importe de las obras, tal y como está concebido este importante proyecto, tanto de vías como de la estación, asciende a 44,4 millones de euros. Quiero indicarle que el presupuesto inicial que estaba adjudicado y que se refería únicamente al contrato de infraestructura ferroviaria era de 55 millones. Pues bien, con estos 44,4 millones de euros conseguiremos adecuar la infraestructura y también la estación. En el periodo 2012-2015, por el que pregunta su señoría, se han invertido, sin IVA, 6,2 millones de euros a través de distintas unidades, que no le voy a desglosar porque creo que no es necesario. Pero sí quiero destacar que, a lo largo del año 2016, se ha hecho una inversión de 8,6 millones de euros, lo cual haría un total de 17,8 millones de euros, al 31 enero de 2017, es decir, un 48,7% sobre el proyecto vigente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

— ACTUACIONES REALIZADAS EN LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD SEVILLA-HUELVA, ASÍ COMO INVERSIONES DURANTE LOS EJERCICIOS 2012 A 2015 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/004094). (Número de expediente 181/000048).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que figura en el orden del día con el número 10. Actuaciones realizadas en la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva, así como inversiones durante los ejercicios 2012 a 2015. Tiene la palabra el señor Díaz Trillo.

El señor **DÍAZ TRILLO**: Muchas gracias, señor presidente.

De nuevo, señor secretario general, y agradeciéndole esos datos que le pedía y como me habla usted de memoria y de historia, le diré que conozco bien la historia. Me habla de un convenio de 2001 y, por tanto, se acordará que en 1998 el ministro —si no me equivoco Arias-Salgado— con el entonces alcalde de Huelva —siendo yo candidato a la alcaldía de mi ciudad— presentaron unas maquetas donde se veía la llegada del AVE y hasta el aeropuerto, unos aviones llegando a Huelva. —Parece que la única que se creyó aquello fue la ministra Pastor, puesto que pensaba que se llegaba en avión a Huelva—. Poco después, cuando llega el Gobierno socialista —creo recordar en 2007 o 2008, en aquellas fechas habría alguna campaña; siempre ocurre esto y por eso pido cifras y datos concretos—, el mismo Partido Popular lanzó una ofensiva política con una serie de carteles y mesas petitorias, cosa que le gusta mucho, diciendo: sin vías no hay AVE. Esto es lo que me dice mucha gente ahora mismo en Huelva. Claro, la estación parece que va bien y yo, como onubense, me alegro muchísimo. El alcalde creo que el otro día la visitó y dejó constancia de que es una operación urbanística muy importante, pero queremos saber cómo va lo de las vías, porque es una inversión mucho más importante que la estación y, simplemente quiero saber lo invertido a día de hoy en esas vías en el tramo de Huelva, puesto que soy diputado por Huelva; si usted me da las cifras de Sevilla, también quedaré encantado.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Díaz Trillo.
Señor Niño.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 34

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Niño González): Muchas gracias, presidente.

Señor Díaz, supongo que conoce también la historia de esta línea de alta velocidad y, por eso, no se la voy a describir porque yo también estaba en aquellos momentos a los que usted se ha referido anteriormente. La conexión entre Sevilla y Huelva es una de las actuaciones que están recogidas dentro del Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, el Pitvi 2012-2024, y es una actuación en la que, a lo largo de los últimos años, se ha trabajado sobre los temas relacionados con la planificación y la redacción de proyectos. No obstante, me gustaría destacar algo que es relevante, y es que en la línea convencional que existe entre Sevilla y Huelva, hasta tanto culmine la línea de alta velocidad, se han hecho unas inversiones a lo largo de estos años que creo que son relevantes, porque hay que permitir que la mejora de los tiempos de viaje que, a día de hoy, se obtienen con la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla puedan disfrutarla también los ciudadanos de Huelva y, por tanto, siga teniendo una atención la línea convencional. Si me lo permite su señoría, luego se lo detallaré en la réplica.

A este respecto, y por lo que se refiere a las actuaciones que actualmente están en curso por parte de ADIF, que fueron expuestas por el Ministerio de Fomento en el año 2015 y que van a suponer una mejora de tiempos de viaje a unos costes asumibles –y quiero destacar costes asumibles–, sí querría detallarle en qué situación estamos. En primer lugar, como supongo conoce su señoría, porque así se hizo en una presentación por parte del ministerio en el año 2015, la propuesta del ministerio es construir una variante ferroviaria de 45 kilómetros entre Valencina-La Palma, y luego las variantes de Villarrasa, Niebla, El Palmar y San Juan del Puerto, además de la supresión de 46 pasos a nivel y el cerramiento de la línea. Todo esto ha requerido la realización de un nuevo estudio de impacto ambiental; un estudio que fue sometido a información pública el 16 de octubre de 2015, y que se ha remitido al Ministerio de Agricultura el pasado mes de noviembre de 2016. Estamos a la espera de poder obtener esa declaración de impacto ambiental que, a continuación, permitirá redactar los proyectos. Algunos de ellos están redactados, pero exigirán algunas modificaciones para luego continuar con el proyecto de construcción de las obras.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Díaz.

El señor **DÍAZ TRILLO**: Intervengo con mucha brevedad. Le agradezco nuevamente su implicación en la respuesta y su conocimiento profundo de la realidad de las infraestructuras ferroviarias, particularmente en la provincia, cosa que nos puede ayudar en el futuro. Esto mismo se lo escuchamos en la última campaña a la ministra Báñez, que es la que hace todos los anuncios allí, sean de su competencia o no, cuando hizo alusión a una declaración de impacto ambiental. Yo tenía noticia en 2008 de que se había hecho la declaración de impacto ambiental. Es más, conozco algo por mis responsabilidades en el Gobierno andaluz.

Lamento que la noticia sea que no estamos en un ritmo de inversión y de construcción. Espero que en la réplica me consuele algo, porque parece que vamos muy despacio. Creo que la estación, como me decía anteriormente, se puede terminar, pero como hemos tardado casi diez años en realizar la mitad, espero que no tardemos otros diez en acabarla. En cualquier caso, dígame algo sobre cómo va el ritmo de construcción de las vías y si hay algún horizonte temporal en el que poder fiar la confianza de estos emprendedores y ciudadanos de mi provincia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Díaz Trillo.
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Díaz, me va a permitir, como le prometí en la primera parte de mi intervención, que le diga que en la línea convencional, que creo que también es relevante, hemos invertido más de 6 millones de euros y que en definitiva ello pone en valor la mejora del tiempo de viaje que se obtiene gracias a la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla.

Señorías, efectivamente había un estudio informativo y una declaración de impacto ambiental que ha sido necesario actualizar. Como supongo que conoce su señoría, en el año 2008 se hizo la declaración de impacto ambiental y se aprobó el estudio informativo, pero durante la redacción de los proyectos ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 35

habido que introducir modificaciones que son las que han llevado a la necesidad de hacer un nuevo estudio informativo. Hasta que el estudio informativo no esté culminado —y como paso previo se necesita la declaración de impacto ambiental—, no podemos seguir con el resto de las actuaciones. Nosotros esperamos que la declaración de impacto ambiental que emite el Ministerio de Agricultura se realice en el plazo más breve posible, y a continuación seguiremos con la planificación de esta infraestructura ferroviaria, tal y como se determina en el actual Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, pero no podemos dar pasos hacia adelante en la redacción de los proyectos hasta que no tengamos la declaración de impacto ambiental y esté aprobado el estudio informativo.

También ha hecho una mención a la estación de Huelva. Nosotros, con una ejecución aproximada del 50% de la inversión, creemos que la finalización de las obras se alcanzará en breve plazo. Si nos ceñimos a los inicios, en el año 1998, con el ministro Arias Salgado, estaríamos hablando de casi veinte años, en mi opinión un largo periodo que supone tiempo suficiente para que los onubenses obtengan una mejora de su estación que esperemos se culmine con el Gobierno actual.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

— INVERSIONES REALIZADAS DE 2012 A 2016 CORRESPONDIENTES A LAS OBRAS DE MEJORA, REPARACIÓN O ACONDICIONAMIENTO DE LA LÍNEA FÉRREA HUELVA-ZAFRA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/004095). (Número de expediente 181/000049).

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, pasamos a la pregunta número 11 del orden del día, inversiones realizadas de 2012 a 2016, correspondientes a las obras de mejora, reparación o acondicionamiento de la línea férrea Huelva-Zafra. Tiene la palabra para formularla el diputado don José Juan Díaz Trillo.

El señor **DÍAZ TRILLO**: Muchas gracias de nuevo, señor presidente.

Seré breve. El señor secretario general ha hablado de la línea actual Huelva-Sevilla —que me temo que es la que mantendremos con la estación ya terminada—, y quiero aprovechar la oportunidad que me da para trasladarle el malestar que sigue habiendo en buena parte de la sociedad onubense. Basta leer la prensa, incluso recientemente, para ver las quejas realizadas por parte de la Confederación de Empresarios y de distintos colectivos por los horarios e incluso episodios de retrasos importantes, así como por la propia carestía del billete. Vale más barato ir en un autobús de una línea privada a Sevilla y se tarda menos que en tren, cuestión que sigue siendo lamentable. No sé si se ponen un horizonte muy lejano respecto a la llegada del AVE, en la que ya le adelanto que hay que ir pensando. Tendríamos que buscar alternativas para poder comunicarnos por tren adecuadamente con Sevilla.

Y me voy a referir a lo que podría ser en este momento la hermana pobre de las comunicaciones en la provincia, pero quizá la más rica en cuanto a lo que vertebra territorial y económicamente, la línea Huelva-Zafra. Ha sufrido —usted lo sabe bien porque hemos hecho preguntas a su ministerio— accidentes, cierres, incluso ha habido momentos que ha estado casi en cuestión que se mantuviera. Nos parece una línea ferroviaria imprescindible, se lo parece a una plataforma de colectivos —empresarios, sindicatos, vecinos, alcaldes— que reclaman que sea una vía natural de conexión, no solo entre Badajoz y Huelva —que sería lógico entre dos comunidades autónomas— sino también con el puerto natural de Extremadura, que es Huelva. Para el puerto es una línea absolutamente vital. Tengo entendido —usted habrá tomado nota— que el propio puerto está dispuesto a colaborar incluso económicamente para que sea una realidad la modernización e incluso reparación de algunos tramos de esta línea tan importante para nosotros.

Esta era mi última pregunta y mi réplica será muy breve.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Díaz Trillo.
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS TERRESTRES, S.A., SEITSA** (Niño González): Muchas gracias, presidente.

Señorías, señor Díaz, no le quepa la menor duda de que la modernización de la red convencional es una prioridad para el Gobierno, sobre todo teniendo en cuenta las necesidades que hay ahora mismo en el ferrocarril, todo ello de acuerdo con los recursos disponibles, tanto humanos como económicos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 36

La línea ferroviaria Huelva-Zafra ha sido objeto —lo conoce su señoría— de una serie de actuaciones tanto de lo que nosotros llamamos mantenimiento habitual como también de otras de mayor envergadura. Algunas —sí quiero reconocerlo— que se han realizado no en los últimos años sino en años anteriores; concretamente hay obras que fueron finalizadas en el año 2011 con el Gobierno que existía en su momento. A lo largo de la anterior legislatura las actuaciones que se han realizado —que luego le podré detallar en la réplica— se han referido al tratamiento de trincheras, es decir, a temas relacionados con la inestabilidad de desmontes y las obras de drenaje, cuyo importe ha sido de 2,1 millones de euros. Es cierto, como le he indicado, que se han realizado obras de renovación entre Fregenal de la Sierra y Jabugo, por una parte, y por otra, entre Zafra y Fregenal, por un importe total de 13,6 millones de euros el primer tramo y 34 millones de euros el segundo. En mayo de 2011 se paró la realización de otras infraestructuras y ha sido en el periodo 2012-2015 cuando se han realizado importantes actuaciones tanto en la mejora de trincheras entre Zafra y Fregenal de la Sierra y Jabugo y entre Jabugo y Huelva, que finalizaron en el año 2014, por un importe total de 274.000 euros. En el año 2015, el importe fue de 234.000 euros. Y en el año 2016, se realizaron actuaciones de obras de drenaje transversal, por valor de 373.000 euros.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.
Señor Díaz Trillo.

El señor **DÍAZ TRILLO**: Ahora sí, gracias por esos datos.

No tengo que recordarle que está valorada la modernización —en el sentido de que sea una línea óptima de comunicación— en torno a los 30 o 40 millones de euros. Sé que es una cantidad importante, hemos pasado por una etapa de crisis y somos sensatos en nuestra provincia, pero quiero terminar como empezaba. Me parece que tenemos un déficit importante. No soy nada sospechoso de sentirme agraviado; nos gusta no ser más que nadie pero tampoco menos que nadie. Creo que a Huelva —desde aquella inauguración de la autovía a Portugal no ha llegado ninguna gran infraestructura, y tendremos ocasión de comentarlo en la próxima sesión de la Comisión, puesto que tendremos que hablar de la N-435— le hace falta que el Gobierno de España la mire y que la mire con atención, por lo que decía anteriormente, porque creo que no se trata de un gasto en los Presupuestos Generales sino de una inversión recuperable por parte del Gobierno.

Apelo, por tanto, a esa atención por parte del ministerio y del Gobierno y también, como decía al principio, a que si es posible sea por escrito, porque usted me ahorra a mí un viaje muy importante y usted se ahorra el trabajo de tener que comparecer aquí.

Muchas gracias de todas formas. Muy amable.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Díaz Trillo.
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Niño González): Le agradezco su tono positivo. Quiero concluir —lo ha mencionado usted— reconociendo que las inversiones que haya que realizar también hay que hacerlas dentro de la situación en la que se encuentra el Gobierno desde el punto de vista de las disponibilidades económicas, y más que nunca tenemos que hacer el ejercicio de optimizar qué inversiones hay que realizar. Quiero poner en valor algo que se ha producido recientemente, cuyo programa fue presentado por el propio ministro de Fomento, y es lo relativo al Fondo de accesibilidad terrestre, que en el caso concreto del puerto de Huelva prevé actuaciones de mejora de la conexión, precisamente por esta infraestructura, de 8,7 millones de euros en los próximos años. Ya para este año 2017 está prevista una inversión de 1,3 millones de euros. Para ello se está trabajando y ultimando ya un convenio entre ADIF y el puerto de Huelva para poder habilitar y realizar, en definitiva, esta importante inversión. Con ello no le quepa la menor duda a su señoría de que el objetivo es atender la mejora de esta línea entre Huelva y Zafra. Ha mencionado el tráfico de mercancías, también el de viajeros, y que el interés del ministerio es potenciar a nivel nacional el transporte de mercancías por ferrocarril.

Por tanto, nuestra prioridad será atender aquellos puntos que llamamos limitaciones temporales de velocidad que existen hoy en esta línea. Espero que con este impulso que va a dar el Fondo de accesibilidad terrestre podamos ver en los próximos meses que se puedan iniciar estas infraestructuras y, por tanto, mejorar y poder eliminar estas limitaciones temporales de velocidad para que sea una infraestructura por la que se pueda circular en condiciones de fiabilidad, que es lo que requieren las mercancías.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 109

6 de febrero de 2017

Pág. 37

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño, y a todas sus señorías por la atención y la participación.

No habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión.

Eran las siete y treinta minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CO-109